

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

10 février 2020

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à une modification du Code
de la route en ce qui concerne la largeur des
remorques tractées par les vélos pour
le transport de choses**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
MME Sarah SCHLITZ

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif.....	3
II. Procédure.....	3
III. Discussion.....	3
IV. Votes.....	5
V. Annexes.....	7

Voir:

Doc 55 **0581/ (2019/2020)**:

001: Proposition de résolution de M. Burton et consorts.
002: Modification auteur.
003 et 004: Amendements.

Voir aussi:

006: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

10 februari 2020

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over een wijziging van de Wegcode,
in verband met de breedte van
door fietsen getrokken aanhangwagens
voor het vervoer van goederen**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN
EN FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW Sarah SCHLITZ

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting.....	3
II. Procedure.....	3
III. Bespreking.....	3
IV. Stemmingen.....	5
V. Bijlagen.....	7

Zie:

Doc 55 **0581/ (2019/2020)**:

001: Voorstel van resolutie van de heer Burton c.s.
002: Wijziging indiener.
003 en 004: Amendementen.

Zie ook:

006: Tekst aangenomen door de commissie.

01534

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**

Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
Ecolo-Groen	Kim Buyst, Sarah Schlitz, Cécile Thibaut
PS	Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta
VB	Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
MR	Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
CD&V	Jef Van den Bergh
PVDA-PTB	Maria Vindevoghel
Open Vld	Marianne Verhaert
sp.a	Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Jan Spooren, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
Zakia Khattabi, Tinne Van der Straeten, Dieter Vanbesien, Gilles Vanden Burre
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon, N N
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Christian Leysen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH	Josy Arens
DéFI	Sophie Rohonyi

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de résolution au cours de ses réunions des 6 novembre 2019 et 4 février 2020.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

Les auteurs de la proposition de résolution à l'examen souhaitent que le Code de la route soit modifié de façon à soutenir le transfert modal – c'est-à-dire le changement de mode de transport. La volonté d'encourager le transport de marchandises à vélo se fonde notamment sur des considérations climatiques et écologiques. Les auteurs demandent au gouvernement fédéral d'autoriser des remorques plus larges, ce qui implique une adaptation mineure de l'article 82.4.2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. *M. Emmanuel Burton (MR)* renvoie pour le surplus aux développements de la proposition de résolution (DOC 55 0581, pp. 3-4).

II. — PROCÉDURE

Il a été décidé au cours de la réunion du 6 novembre 2019 de la commission de requérir l'avis écrit des Régions et de *Vias institute*. La Région wallonne a rendu un avis favorable par courrier du 19 décembre 2019. La Région de Bruxelles-Capitale a, pour sa part, rendu un avis favorable le 3 février 2020. Quant à *Vias institute*, il n'a émis aucune réserve dans son point de vue communiqué le 20 janvier 2020. Ces avis écrits sont publiés en annexe du présent rapport. Aucun avis n'a été transmis par la Région flamande.

III. — DISCUSSION

Mme Sarah Schlitz (Ecolo-Groen) estime, elle aussi, que la normalisation est essentielle pour que le transport de marchandises à vélo soit une réussite. Il est donc nécessaire d'adapter le Code de la route. Le groupe de l'intervenante salue la volonté de promouvoir un transfert modal impliquant des modes de transport moins polluants. Les projets-pilotes lancés par la Région de Bruxelles-Capitale en vue de tester l'utilisation de remorques plus larges pour le transport de marchandises à vélo constituent une base extrêmement utile en vue d'une généralisation éventuelle de cette mesure.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van 6 november 2019 en 4 februari 2020.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING

Om de *modal shift* – dit is de verandering van vervoerwijze – te ondersteunen, streven de auteurs van het voorstel van resolutie dat ter bespreking voorligt een wijziging van het verkeersreglement na. Overwegingen inzake klimaat en milieu liggen onder meer aan de basis van de verzoeken die het goederenvervoer per fiets willen aanmoedigen. De federale regering wordt door de auteurs verzocht bredere aanhangwagens toe te staan. Dit veronderstelt een kleine ingreep in artikel-artikel 82.4.2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare. *De heer Emmanuel Burton (MR)* verwijst voor nadere uitleg naar de algemene toelichting bij het voorstel van resolutie (DOC 55 0581, blz. 3-4).

II. — PROCEDURE

Op de commissievergadering van 6 november 2019 werd het schriftelijke advies van de gewesten en van *Vias institute* gevraagd. Bij brief van 19 december 2019 heeft het Waalse Gewest een gunstig advies uitgebracht. Op 3 februari 2020 volgde het gunstige advies van het Brusselse Gewest. Op 20 januari 2020 had ook *Vias institute* een standpunt meegedeeld dat geen bezwaren inhield. De schriftelijke adviezen worden als bijlage bij dit verslag gepubliceerd. Van het Vlaamse Gewest werd geen advies ontvangen.

III. — BESPREKING

Mevrouw Sarah Schlitz (Ecolo-Groen) beaamt dat de normalisatie bepalend is voor het succes van goederenvervoer per fiets en dat de wegcode dan ook dient te worden aangepast. De groene fractie verwelkomt het streven naar een *modal shift* die minder vervuulende transportmodi in de hand werken. De proefprojecten met bredere aanhangwagens voor goederenvervoer per fiets in het Brusselse Gewest zijn dan ook zeer nuttig met het oog op een eventuele latere veralgemening van deze maatregel.

Mme Sarah Schlitz et consorts présentent l'*amendement n° 1* (DOC 55 581/001), qui tend à supprimer les mots "dans le cadre de la réalisation de projets-pilotes". L'intervenante indique qu'attendu que les projets-pilotes ont fait leurs preuves (absence d'accidents ou de nuisances, développement de nouvelles activités économiques), il n'est plus nécessaire de se limiter à des projets-pilotes. Rien ne s'oppose à ce que cette règle soit introduite de manière pleine et entière dans le Code de la route. Il faut permettre d'urgence l'utilisation effective de ces remorques afin de désengorger les villes et d'atteindre les objectifs climatiques.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) est, lui aussi, extrêmement favorable aux initiatives qui visent à promouvoir une logistique durable. Il faudra bien entendu vérifier si ces remorques plus larges sont compatibles avec la largeur réglementaire des pistes cyclables ou avec l'espace occupé par les vélos sur la voie publique.

Mme Laurence Zanchetta (PS) soutient la proposition de résolution et l'*amendement n° 1* (voir ci-dessus), qui est d'ailleurs conforme aux avis des Régions. Ces avis précisent que la phase de projets-pilotes a déjà eu lieu.

M. Pieter De Spiegeleer (VB) est également favorable à la proposition.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) soutient aussi la philosophie qui sous-tend la proposition de résolution. L'économie numérique explose en effet et impose de repenser la chaîne logistique, en particulier en milieu urbain. Les projets-pilotes autorisant des dérogations aux largeurs actuellement autorisées sont très utiles pour actualiser judicieusement la législation.

Le membre estime qu'il serait opportun, comme le suggère *Fietsberaad Vlaanderen*, de ne supprimer la limitation de la largeur maximale qu'en dehors des agglomérations mais d'autoriser les vélos tirant des remorques à emprunter la chaussée dans les agglomérations. L'espace disponible sur les pistes cyclables en agglomération est en effet trop limité, et cela donne lieu à un trop grand nombre de situations conflictuelles, avec tous les risques que cela présente. D'ailleurs, de plus en plus de centres-villes résolvent ce problème en instaurant des rues cyclables où les cyclistes ont la priorité absolue sur les voitures, ce qui est nettement préférable. Les vélos cargos ne devraient être autorisés à circuler sur les pistes cyclables qu'en dehors des agglomérations. L'intervenant présente, à cette fin, l'*amendement n° 3* (DOC 55 581/004) tendant à compléter la demande de la proposition de résolution par un point n° 3.

Mevrouw Sarah Schlitz c.s. dient een *amendement nr. 1* (DOC 55 581/001) in, dat ertoe strekt de woorden "in het raam van proefprojecten" weg te laten. Het is immers niet langer nodig zich tot proefprojecten te beperken aangezien de proefprojecten hun waarde reeds hebben bewezen (geen ongevallen of hinder, ontwikkeling van nieuwe economische activiteiten). Niets belet de onverkorte en integrale opname van deze regel in de wegcode. Het is dringend nodig dat deze aanhangwagens effectief kunnen worden ingezet, zowel om de steden te ontlasten als om de klimaatdoelstellingen te halen.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) staat eveneens zeer gunstig tegenover initiatieven ter bevordering van een duurzame logistiek. Uiteraard dient men ook de verenigbaarheid na te gaan van bredere aanhangwagens voor fietsen met de vereiste breedte van fietspaden of de ruimte die fietsen innemen op de openbare weg.

Mevrouw Laurence Zanchetta (PS) steunt het voorstel van resolutie en het amendement nr. 1 (*supra*) dat trouwens strookt met de adviezen van de gewesten. Die stellen dat de fase van proefprojecten reeds voorbij is.

Ook de heer Pieter De Spiegeleer (VB) is het voorstel genegen.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) steunt op zijn beurt de filosofie achter het voorstel van resolutie. De *online* economie groeit explosief en noopt tot een herdenken van de logistieke keten, zeker in de stedelijke omgeving. Proefprojecten die afwijkingen op de huidige toegelaten breedtes toestaan, zijn zeer nuttig om de regelgeving zinvol aan te passen.

Het lid acht het raadzaam om, overeenkomstig de suggestie van *Fietsberaad Vlaanderen*, de beperking van de maximum breedte enkel op te heffen buiten de bebouwde kom maar binnen de bebouwde kom de fietsen met aanhangwagens toe te staan de rijweg te gebruiken. De ruimte op de fietspaden binnen de bebouwde kom is immers te beperkt en er doen zich daardoor te veel conflictsituaties voor, met alle risico's van dien. Overigens lossen steeds meer centrumsteden dit probleem op door de invoering van fietsstraten waar fietsers volledige voorrang hebben op auto's, wat veel beter is. Cargofietsen dienen enkel op fietspaden buiten de bebouwde kom te worden toegestaan. De spreker stelt een *amendement nr. 3* (DOC 55 581/004) in die zin voor, dat ertoe strekt het voorstel van resolutie aan te vullen met een verzoek nr. 3.

M. Emmanuel Burton (MR) souligne que l'objectif poursuivi est justement de supprimer la limitation de la largeur dans les agglomérations car c'est précisément dans cet environnement que ce type de vélo présente un intérêt économique et écologique supplémentaire.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) estime que ce conflit peut être résolu en limitant les projets-pilotes aux pistes cyclables où l'espace est suffisant et où, par exemple, les vélos cargos peuvent circuler facilement. La notion de "projets pilotes" doit être conservée. L'intervenant fait en outre observer que la proposition de résolution vise uniquement des projets pilotes et estime que cette expérience pourrait être utile. Par ailleurs, la proposition de loi vise-t-elle uniquement les remorques ou vise-t-elle aussi les véritables tricycles et quadricycles à pédales?

M. Wouter Raskin (N-VA) estime qu'il doit en effet s'agir de projets-pilotes, comme le prévoit la proposition de résolution. Il ressort en effet clairement de la discussion qui a été menée qu'il est prématuré de faire des choix définitifs aujourd'hui. Le membre présente l'*amendement n° 2* (DOC 55 581/005) tendant à remplacer, dans le texte néerlandais du point 2 de la demande, le mot "*rijwiel*" par le mot "*fiets*", comme le suggère *Vias*.

Mme Sarah Schlitz (Ecolo-Groen) estime qu'il est exagéré d'interdire aux vélos tractant une remorque de circuler sur les pistes cyclables en agglomération. Les résultats des projets pilotes déjà menés sont positifs et la poursuite de l'aménagement de pistes cyclables correctes doit dès lors être prioritaire.

M. Emmanuel Burton (MR) précise que la proposition de résolution vise effectivement les remorques et non les tricycles ou les quadricycles.

IV. — VOTES

A. Considérants

Considérants A à E

Les considérants A à E sont successivement adoptés à l'unanimité.

B. Demandes

Demande n° 1

L'amendement n° 1, tendant à modifier la demande n° 1, est rejeté par 8 voix contre 7 et 2 abstentions.

De heer Emmanuel Burton (MR) werpt op dat het nu net de bedoeling is om de beperking op de breedte binnen de bebouwde kom op te heffen aangezien dat precies de omgeving is waar dit type fiets extra economisch en ecologisch nut heeft.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) meent dat dit conflict kan worden opgelost door de proefprojecten te beperken tot die fietspaden waar geen ruimtegebrek bestaat en, bijvoorbeeld, cargofietsen vlot kunnen circuleren. Men dient het begrip "proefprojecten" te behouden. De spreker merkt voorts nog op dat het voorstel van resolutie slechts proefprojecten beoogt en meent dat dit een nuttig experiment kan zijn. Betreft het voorstel van resolutie overigens enkel aanhangwagens of ook volwaardige getrapte drie- en vierwielers die steeds meer opgang maken?

De heer Wouter Raskin (N-VA) oordeelt dat het inderdaad om proefprojecten moet gaan, zoals het voorstel van resolutie om verzoekt. Uit de gevoerde bespreking blijkt immers duidelijk dat het voorbarig is om nu reeds definitieve keuzes te maken. Het lid dient een *amendement nr. 2* (DOC 55 581/005) in dat ertoe strekt in verzoek nr. 2 het woord "rijwiel" te vervangen door het woord "fiets" zoals *Vias institute* suggereert.

Mevrouw Sarah Schlitz (Ecolo-Groen) meent dat fietsen met aanhangwagens verbieden op het fietspad binnen de bebouwde te ver gaat. De resultaten van reeds gevoerde proefprojecten zijn positief en de verdere uitbouw van degelijke fietspaden moet bijgevolg een prioriteit zijn.

De heer Emmanuel Burton (MR) preciseert dat het voorstel van resolutie wel degelijk de aanhangwagens betreft en niet de getrapte drie- of vierwielers.

IV. — STEMMINGEN

A. Consideransen

Consideransen A tot E

De consideransen A tot E worden achtereenvolgens met eenparigheid van stemmen aangenomen.

B. Verzoeken

Verzoek nr. 1

Amendement nr. 1, dat ertoe strekt verzoek nr. 1 te wijzigen, wordt verworpen met 8 tegen 7 stemmen en 2 onthoudingen.

L'amendement n° 2, tendant à modifier la demande n° 1, est adopté à l'unanimité des voix.

La demande n° 1, telle qu'elle a été modifiée, est adoptée par 16 voix et une abstention.

Demande n° 2

La demande n° 2 est adoptée par 16 voix et une abstention.

Demande n° 3 (*nouvelle*)

L'amendement n° 3, tendant à ajouter une demande n° 3 à la proposition de résolution, est rejeté par 15 voix contre une et une abstention.

*
* *

L'ensemble de la proposition de résolution, telle qu'elle a été modifiée et corrigée sur le plan légistique, est adopté par 16 voix et une abstention.

Vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Bert Wollants, Wouter Raskin, Tomas Roggeman

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Sarah Schlitz, Cécile Thibaut

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta

VB: Nathalie Dewulf, Frank Troosters

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau

CD&V: Jef Van den Bergh

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel

Open Vld: Marianne Verhaert

S'est abstenu:

sp.a: Joris Vandenbroucke

La rapporteuse,

Sarah SCHLITZ

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

Amendement nr. 2, dat ertoe strekt verzoek nr. 1 te wijzigen, wordt met eenparigheid van stemmen aangenomen.

Het aldus gewijzigde verzoek nr. 1 wordt met 16 stemmen voor en 1 onthouding aangenomen.

Verzoek nr. 2

Verzoek nr. 2 wordt met 16 stemmen voor en 1 onthouding aangenomen.

Verzoek nr. 3 (*nieuw*)

Amendement nr. 3, dat ertoe strekt een verzoek nr. 3 toe te voegen aan het voorstel van resolutie, wordt verworpen met 15 tegen 1 stem en 1 onthouding.

*
* *

Het gehele voorstel van resolutie wordt, zoals gewijzigd en wetgevingstechnisch verbeterd, aangenomen met 16 stemmen en 1 onthouding.

De naamstemming is als volgt:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Bert Wollants, Wouter Raskin, Tomas Roggeman

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Sarah Schlitz, Cécile Thibaut

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta

VB: Nathalie Dewulf, Frank Troosters

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau

CD&V: Jef Van den Bergh

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel

Open Vld: Marianne Verhaert

Heeft zich onthouden:

sp.a: Joris Vandenbroucke

De rapporteur,

Sarah SCHLITZ

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE

ANNEXES

BIJLAGEN



**GOUVERNEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

**Note aux membres du Gouvernement
de la Région de Bruxelles-Capitale**

Objet : demande d'avis de la part de la Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales datée du 14 novembre 2019 concernant une proposition de résolution relative à une modification du Code de la route en ce qui concerne la largeur des remorques tractées par les vélos pour le transport de choses (DOC 55 0581/001).

Rétroactes :

Le transport de marchandises représente 15% des véhicules entrants en RBC mais des externalités négatives bien plus importantes. Parmi les véhicules de transport de marchandises, les camionnettes sont en augmentation constante. Or celles-ci sont, proportionnellement à la quantité de marchandises transportées, plus polluantes que les camions, tout en présentant un grand nombre d'inconvénients en ville (sécurité routière et stationnement encombrant par exemple).

Le transport de marchandises à vélo représente une alternative crédible pour 50% des livraisons en ville (d'après l'étude Cycle Logistics), et doit être soutenu pour améliorer la mobilité, la qualité de l'air et la sécurité routière.

La logistique à vélo souffre toutefois d'un grand problème à savoir la rupture de charge imposée entre camion/camionnette et vélo qui consomme beaucoup de ressources humaines et représente donc un désavantage concurrentiel.

L'utilisation de remorques pour transporter des palettes EURO (format standard dans la logistique) et des containers préremplis permet de résoudre ce problème. Le modèle de remorque Bicylift, développé par Fleximodal dépasse toutefois de 13cm la largeur maximale d'un mètre fixée dans le code de la route. Elle n'est, de ce fait, pas autorisée à circuler en Belgique, malgré ses fonctionnalités exceptionnelles.

Pour permettre à la coopérative Urbike de lancer le projet BCKlet, financé par Innoviris, avec ses partenaires-clients Delhaize, Bpost, Multipharma et CSD, ainsi qu'aux autres utilisateurs de la remorque en RBC, la Région de Bruxelles-Capitale a adopté le 25 avril 2019 un *arrêté du Gouvernement relatif aux remorques plus larges pour bicyclettes dans le cadre de projets pilotes de transport de marchandises à vélo*. Cet arrêté fait l'objet d'un recours actuellement pendant au Conseil d'Etat (recours introduit en date du 21 août 2019 – Référence G/A228.539/XV-4138).

Face à la demande de plusieurs entreprises de pouvoir utiliser cette remorque dans toute la Belgique, la Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales de la Chambre examine une proposition de résolution datant du 14 octobre 2019 relative à une modification du Code de la route en ce qui concerne la largeur des remorques tractées par les vélos pour le transport de choses. Lors de sa réunion du 6 novembre 2019, la Commission a décidé de demander l'avis des régions dans le cadre de l'examen de ladite proposition de résolution.

Compte tenu de l'expérience positive acquise par la Région bruxelloise il est proposé de remettre un avis favorable sur la proposition de résolution

Il est toutefois essentiel d'insister sur l'opportunité d'autoriser de façon définitive les remorques d'une largeur d'1m20, sans limiter les dites autorisations à des projets pilotes. Une autorisation sur base de projets pilotes représente un risque supplémentaire pour les entreprises qui envisagent de bouleverser leur logistique pour passer au vélo, tandis qu'une autorisation définitive offre un signal bien plus fort et témoigne de la volonté de la Belgique de soutenir les acteurs privés face à l'urgence climatique.

Impact budgétaire :



L'avis de l'Inspecteur des Finances n'est pas requis.

Accord du Ministre du Budget :

L'accord du ministre du budget n'est pas requis.

Proposition de décision :

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- Rend un avis favorable sur la proposition de résolution relative à une modification du Code de la route en ce qui concerne la largeur des remorques tractées par les vélos pour le transport de choses (DOC 55 0581/001)
- Charge la Ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière de faire parvenir l'avis en question à la Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales de la Chambre pour le 12 décembre 2019.

Cette décision est de notification immédiate.



Elke Van den Brandt

Synthèse :

Sur proposition de la ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière, Elke Van den Brandt, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a remis un avis favorable sur la proposition de résolution relative à une modification du Code de la route en ce qui concerne la largeur des remorques tractées par les vélos pour le transport de choses, demandant une autorisation définitive et non des projets pilotes.



Nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

Betreft: : Verzoek om advies van de Commissie mobiliteit, openbare bedrijven en federale instellingen van 14 november 2019 over een voorstel van resolutie over een wijziging van de Wegcode, in verband met de breedte van door fietsen getrokken aanhangwagens voor het vervoer van goederen (DOC 55 0581/001).

Achtergrond :

Het vrachtvervoer is goed voor 15% van de inkomende voertuigen in BHG, maar de negatieve externe effecten zijn veel groter. Onder de vrachtauto's neemt het aantal bestelwagens voortdurend toe. Deze zijn echter, in verhouding tot de hoeveelheid vervoerde goederen, meer vervuilend dan vrachtwagens, terwijl ze in de steden een groot aantal nadelen met zich meebrengen (verkeersveiligheid en omvangrijk parkeren, bijvoorbeeld).

Goederenvervoer per fiets is een geloofwaardig alternatief voor 50% van de stedelijke leveringen (volgens de studie Cycle Logistics) en moet worden ondersteund om de mobiliteit, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid te verbeteren.

De fietslogistiek heeft echter te kampen met een groot probleem, namelijk het falen van de lading tussen vrachtwagen/vrachtwagen en fiets, dat veel personeel kost en dus een concurrentienadeel vormt. Het gebruik van opleggers voor het transport van EURO-pallets (standaardformaat in logistiek) en voorgevulde containers lost dit probleem op. Het door Fleximodal ontwikkelde Bicylift-aanhangwagenmodel overschrijdt echter de maximale breedte van een meter die in de verkeerswetgeving is vastgelegd met 13 cm. Daarom is het niet toegestaan om in België te reizen, ondanks de uitzonderlijke kenmerken ervan.

Om de coöperatie Urbike in staat te stellen het BCKlet-project te lanceren, gefinancierd door Innoviris, samen met haar klantenpartners Delhaize, Bpost, Multipharma en CSD en andere gebruikers van de aanhangwagen in BHG, keurde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 25 april 2019 een Besluit van de Regering goed betreffende de bredere aanhangwagens voor fietsen in het kader van de pilootprojecten voor het vervoer van goederen per fiets. Tegen dit besluit wordt momenteel beroep ingesteld bij de Raad van State (beroep ingesteld op 21 augustus 2019 - referentie G/A228.539/XV-4138).

Naar aanleiding van de vraag van verschillende bedrijven om deze aanhangwagens in heel België te kunnen gebruiken, bestudeert de Kamercommissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen een voorstel van resolutie van 14 oktober 2019 over een wijziging van de Wegcode in verband met de breedte van door fietsen getrokken aanhangwagens voor het vervoer van goederen. De Commissie heeft tijdens haar vergadering van 6 november 2019 besloten het advies van de regio's in te winnen in het kader van de behandeling van de genoemde voorstel van resolutie.

Gezien de positieve ervaringen die het Brussels Gewest heeft opgedaan, wordt voorgesteld een positief advies over de voorstel van resolutie uit te brengen.

Het is echter van essentieel belang erop te wijzen dat het wenselijk is om aanhangwagens met een breedte van 1 m20 definitief toe te laten, zonder deze vergunningen te beperken tot proefprojecten. Een vergunning op basis van proefprojecten vormt een extra risico voor bedrijven die overwegen hun logistiek te verstoren om over te schakelen op de fiets, terwijl een definitieve vergunning een veel krachtiger signaal geeft en aantoont dat België bereid is om particuliere actoren te ondersteunen in het licht van de klimaatnood.

Budgettaire impact:

Er is geen budgettaire impact.

Advies van de Inspecteur van Financiën:



Het advies van de Inspectie van Financiën is niet vereist.

Akkoord van de Minister van Begroting:

Het akkoord van de Minister van Begroting is niet vereist.

Voorstel van beslissing:

De Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

- Brengt een positief advies uit over de voorstel van resolutie over een wijziging van de Wegcode, in verband met de breedte van door fietsen getrokken aanhangwagens voor het vervoer van goederen (DOC 55 0581/001)
- Belast de minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid om het desbetreffende advies tegen 12 december 2019 te doen toekomen aan de Kamercommissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen.

Deze beslissing wordt onmiddellijk ter kennis gebracht.



Elke Van den Brandt

Synthese :

Op voorstel van de Minister van Mobiliteit, openbare werken en verkeersveiligheid, Elke Van den Brandt, heeft de Brusselse Hoofdstedelijk Regering heeft een positief advies uit over de voorstel van resolutie over een wijziging van de Wegcode, in verband met de breedte van door fietsen getrokken aanhangwagens voor het vervoer van goederen gebracht en om definitieve goedkeuring gevraagd in plaats van proefprojecten.

Réponse à la demande d'avis de la Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales datant du 14 novembre 2019 et portant la proposition de résolution relative à une modification du Code de la route en ce qui concerne la largeur des remorques tractées par les vélos pour le transport de choses (DOC 55 0581/001)

La Région de Bruxelles-Capitale rend un avis favorable sur la résolution relative à une modification du Code de la route en ce qui concerne la largeur des remorques tractées par les vélos pour le transport de choses proposée en Commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales.

Cette résolution s'inscrit dans la vision de son projet de Plan Régional de Mobilité Good Move en soutenant le développement des modes actifs de déplacements en ville.

Sur base de l'expérience positive de l'autorisation de remorques allant jusqu'à 1m20, la Région de Bruxelles Capitale souhaite une autorisation définitive de celles-ci. Rien ne justifie en effet à Bruxelles de continuer sur base de projets pilotes. De plus, une autorisation définitive facilitera grandement l'appropriation de ce type de solutions de livraison par des entreprises, qui ont besoin de certitudes pour changer si profondément leurs pratiques logistiques. Etant donné l'urgence climatique et les engagements de la Belgique à cet égard, il n'y a plus de temps à perdre pour encourager les entreprises à adopter des solutions logistiques durables existantes et dont l'efficacité est démontrée.

Pour appuyer cette demande, la Région de Bruxelles-Capitale souhaite partager l'expérience acquise face à l'utilisation de la remorque Bicylift pour le transport de marchandises à vélo (seul modèle actuellement recensé dont la largeur est comprise entre 1m et 1m20).

Utilisation de la remorque et retour d'expérience pratique

En Région de Bruxelles-Capitale

Sur base de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale relatif aux remorques plus larges pour bicyclettes dans le cadre de projets pilotes de transport de marchandises à vélo du 25 avril 2019, Bruxelles Mobilité a délivré une autorisation à six entreprises, de tailles et secteurs d'activités divers. Après six mois d'autorisation, voici un premier bilan chiffré ;

- 12 à 15 remorques circulent en Région bruxelloise
- +5.000 km parcourus
- Aucun accident enregistré, aucune plainte remontée à Bruxelles Mobilité

Les retours de terrain des coursiers utilisant la remorque sont les suivants :

- **On circule aisément avec la remorque sur les pistes cyclables** uni ou bidirectionnelles, mixtes ou séparées, suggérées ou marquées;
- Aucun problème pour emprunter les **SUL avec pistes cyclables marquées**. En revanche, l'emprunt d'autres types de SUL se traite un peu au cas par cas par les coursiers sur le terrain en fonction de la distance à parcourir dans le SUL, de la largeur disponible, du trafic dans la rue, etc. ; au moindre doute les alternatives sont privilégiées, les coursiers voulant à tout prix éviter le risque d'accident ou de blocage pour mener leur tournée à bien ;
- Sur les **pistes cyclables partagées cyclistes/piétons et dans les pistes cyclables**, les coursiers modèrent leur vitesse et utilisent leur sonnette pour s'annoncer quand ils arrivent à hauteur de piétons. A titre d'exemple, sur la Rue de la Loi, aucun accident, incident ou conflit depuis 6

mois n'ont été recensés alors que le principal utilisateur emprunte cet axe tous les jours (jusqu'à 8x par jour).

- Les coursiers se sentent globalement **plus respectés** par les usagers automobilistes avec la remorque que sans (distance latérale plus grande lors des dépassements, respect de priorités, dégagement des véhicules de la piste cyclable, intersections) = sensation de sécurité plus forte ;
- Les coursiers sont **plus visible** avec la remorque et le conteneur pour les autres usagers (motorisés, piétons, cyclistes) ;
- La remorque est **très maniable** et elle permet de passer à peu près partout ;
- Le système de **freinage est très fiable** (frein vélo + frein remorque = hydraulique + disque) ;

Dans le monde

Il est intéressant de noter que la Belgique est le seul pays dans lequel Fleximodal, qui commercialise la remorque Bicylift, la largeur de la remorque dépasse le maximum légal.

La remorque Bicylift est utilisée dans 45 villes, de 12 pays différents et affiche un bilan très positif, d'après Fleximodal :

- **185 remorques** en circulation depuis 4 ans ;
- Distance totale cumulée estimée à **± 760.000 km**;
- **0 accident relaté spécifiquement par rapport à la largeur** de la remorque. Les principaux accidents qui nous sont relatés sont relatifs au manque de visibilité de la remorque à vide, d'où l'importance du port du fanion de signalisation.

Mesure de l'impact de la remorque

La remorque Bicylift est utilisée dans le cadre du projet BCKlet, porté par la coopérative Urbike. Ce projet, financé par Innoviris, fait l'objet d'une évaluation du centre de recherche MOBI de la VUB. Depuis le lancement du projet en mai 2019, les premiers résultats sont très positifs et la mise à l'échelle de ces différents pilotes (Delhaize, bpost, Multipharma et CSD) est planifiée entre fin 2019 et début 2020. Delhaize passera ainsi par exemple de 1 à 4/5 magasins.

L'efficacité et la satisfaction des utilisateurs sont en effet au rendez-vous. Pour bpost par exemple, le projet BCKlet a relevé à l'issue du pré-pilote un gain de temps moyen de 30,6% sur les tournées des agents par rapport à la durée "normale", une augmentation de la satisfaction et de confort des agents vis-à-vis de leur travail, une diminution du stress, et un total de 0 accident. Pour Delhaize, l'intégralité des marchandises du Fresh Atelier de la Galerie Ravenstein sont livrées quotidiennement à vélo, depuis plus de 5 mois, sans contraintes d'accès, de congestion ou de stationnement.

La VUB a procédé à l'analyse des projets pilotes. Dans le cas de bpost, l'analyse des coûts externes pour les deux tournées utilisant la remorque Bicylift a démontré un impact significatif de ce nouveau mode de livraison :

- Accidents -7%
- Pollution de l'air -25%
- Changement climatique -25%
- Bruits -25%
- Congestion -25%
- Émissions (well-to-tank) -25%

Conclusion

Une autorisation définitive de la remorque permettrait d'aligner la Belgique sur les autres pays dans lesquels celle-ci circule déjà sans problème. Il s'agirait également d'un signal positif fort vis-à-vis des entreprises qui envisagent ou qui ont déjà amorcé une révolution dans leur chaîne logistique pour y intégrer le vélo.

La remorque constitue une solution alliant efficacité au service des entreprises et une réponse face à l'urgence climatique. Rien ne justifie de retarder son autorisation sur base de l'expérience de la Région de Bruxelles-Capitale ou des autres villes et pays où celle-ci circule déjà sans problème.

Antwoord op de adviesaanvraag van de Commissie mobiliteit, openbare bedrijven en federale instellingen van 14 november 2019 over een voorstel van resolutie over een wijziging van de Wegcode, in verband met de breedte van door fietsen getrokken aanhangwagens voor het vervoer van goederen (DOC 55 0581/001)

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest brengt een gunstig advies uit over de resolutie over een wijziging van de Wegcode betreffende de breedte van aanhangwagens die worden getrokken door fietsen voor het vervoer van goederen, voorgesteld door de Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en federale instellingen.

Deze resolutie sluit aan bij de visie van het ontwerp van regionale mobiliteitsplan Good Move, dat de ontwikkeling van actieve vervoerswijzen in de stad ondersteunt.

Op basis van de positieve ervaringen met de toelating van aanhangwagens tot 1m20 wenst het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een definitieve toelating voor deze aanhangwagens te verkrijgen. Het is niet houdbaar om die toelating in Brussel voort te zetten enkel op basis van proefprojecten. Bovendien zal een definitieve goedkeuring de toe-eigening van dit soort leveringsoplossingen door bedrijven, die zekerheid nodig hebben om hun logistieke praktijken zo ingrijpend te veranderen, aanzienlijk vergemakkelijken. Gezien de klimaatnoodtoestand en de Belgische engagementen op dit vlak, is er geen tijd meer te verliezen om bedrijven aan te moedigen om bestaande en bewezen duurzame logistieke oplossingen over te nemen.

Om deze vraag te ondersteunen, wil het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn ervaring delen met het gebruik van de Bicylift-aanhangwagens voor het vervoer van goederen per fiets (het enige model dat momenteel geregistreerd is met een breedte tussen 1m en 1m20).

Gebruik van de trailer en feedback van de praktijkervaring

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Op basis van het besluit van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 25 april 2019 betreffende de bredere aanhangwagens voor fietsen in het kader van de pilootprojecten voor het vervoer van goederen per fiets, heeft Brussel Mobiliteit vergunningen afgegeven aan zes bedrijven van verschillende grootte en sectoren. Na zes maanden autorisatie is hier een eerste overzicht met cijfers;

- 12 tot 15 aanhangwagens rijden in het Brussels Gewest.
- +5.000 km afgelegd
- Geen ongevallen geregistreerd, geen klachten gemeld aan Brussel Mobiliteit

De feedback uit de praktijk van de koeriers die de trailer gebruiken zijn als volgt:

- De aanhangwagens kan eenvoudig worden gebruikt op een- of tweerichtingsfietspaden, gemengd of gescheiden, aanbevolen of gemarkeerde fietspaden;
- Geen probleem om de straten met beperkt eenrichtingsverkeer gemarkeerde fietspaden te gebruiken. Anderzijds wordt het gebruik van andere soorten straten met beperkt eenrichtingsverkeer door koeriers in het veld een beetje geval per geval behandeld, afhankelijk van de afstand die moet worden afgelegd in de straten met beperkt eenrichtingsverkeer, de beschikbare breedte, het verkeer op straat, enz;

- Op gemeenschappelijke fiets/voetgangers- en fietspaden matigen koeriers hun snelheid en gebruiken ze hun bel om zich aan te kondigen als ze op voetgangersniveau aankomen. In de Wetstraat bijvoorbeeld zijn er de laatste 6 maanden geen ongevallen, incidenten of conflicten gemeld, terwijl de hoofdgebruiker deze route elke dag gebruikt (tot 8x per dag).
- Koeriers voelen zich meer gerespecteerd door automobilisten met de aanhangwagen dan zonder de aanhangwagen (grotere zijdelingse afstand bij het passeren, respect voor de prioriteiten, vrijmaken van voertuigen van het fietspad, kruispunten) = groter gevoel van veiligheid;
- Koeriers zijn beter zichtbaar met de aanhanger en de container voor andere gebruikers (gemotoriseerd, voetgangers, fietsers);
- De oplegger is zeer wendbaar en maakt het mogelijk om bijna overal naartoe te gaan;
- Het remsysteem is zeer betrouwbaar (fietsrem + aanhangerrem = hydraulisch + schijf);

In de wereld

Interessant is dat België het enige land is waar Fleximodal, dat de Bicyliftaanhangwagen op de markt brengt, een aanhangerbreedte heeft die het wettelijke maximum overschrijdt.

De Bicylift trailer wordt gebruikt in 45 steden in 12 verschillende landen en heeft een zeer positief resultaat, aldus Fleximodal:

- 185 aanhangwagens in omloop sinds 4 jaar;
- Totale cumulatieve afstand geschat op ± 760.000 km;
- 0 specifiek gemeld ongeval in relatie tot de breedte van de aanhangwagen. De belangrijkste ongevallen die ons zijn gemeld, hebben betrekking op het gebrek aan zichtbaarheid van de lege oplegger, vandaar het belang van het dragen van de waarschuwingvlag.

Metten van de impact van de trailer

De Bicylift trailer wordt gebruikt in het kader van het BCKlet project, uitgevoerd door de coöperatie Urbike. Dit project, gefinancierd door Innoviris, wordt geëvalueerd door het MOBI-onderzoekscentrum van de VUB. Sinds de lancering van het project in mei 2019 waren de eerste resultaten zeer positief en de opschaling van deze verschillende pilootprojecten (Delhaize, bpost, Multipharma en CSD) is gepland tussen eind 2019 en begin 2020. De deelname van bijvoorbeeld Delhaize zal groeien van 1 tot 4/5 winkels.

Efficiëntie en gebruikerstevredenheid staan inderdaad voorop. Voor bpost, bijvoorbeeld, bleek uit het BCKlet-project dat op het einde van de prepiloot een gemiddelde tijdsbesparing van 30,6% op de rondleidingen van de agenten ten opzichte van de "normale" duur, een toename van de tevredenheid en het comfort van de agenten met hun werk, een afname van de stress en een totaal van 0 ongevallen. Voor Delhaize worden alle goederen uit het Fresh Atelier van Galerie Ravenstein al meer dan 5 maanden dagelijks per fiets afgeleverd, zonder enige toegangs-, file- of parkeermoeilijkheden.

De VUB heeft de proefprojecten geanalyseerd. In het geval van bpost heeft de analyse van de externe kosten voor de twee ritten met de Bicylift-trailer een belangrijke impact van deze nieuwe leveringsmethode aangetoond:

- Ongevallen -7%
- Luchtvervuiling -25%
- Klimaatverandering -25%
- Geluid -25%

- Files -25%
- Uitstoot (well-to-tank) -25%

Conclusie

Een definitieve vergunning voor de aanhangwagen zou België zonder problemen op één lijn brengen met de andere landen waar de aanhangwagen al actief is. Het zou ook een sterk positief signaal zijn voor bedrijven die een revolutie in hun toeleveringsketen overwegen of reeds zijn begonnen om de fiets te integreren.

De trailer is een oplossing die efficiëntie ten dienste van bedrijven combineert met een reactie op de klimatologische noodsituatie. Er is geen enkele reden om de goedkeuring ervan uit te stellen op basis van de ervaring van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of van andere steden en landen waar het reeds zonder problemen circuleert.

43886

MONITEUR BELGE — 07.05.2019 — BELGISCH STAATSBLAD

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE — BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C - 2019/12146]

25 AVRIL 2019. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale relatif aux remorques plus larges pour bicyclettes dans le cadre de projet pilotes de transport de marchandises à vélo

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises, l'article 8, alinéa 1^{er};

Vu la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, article 6, § 1^{er}, X, 1^o et 12^o et XII, 3^o;

Vu le test sur l'égalité des chances;

Vu la demande d'avis dans un délai de 30 jours, adressée au Conseil d'État le 2 avril 2019, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant l'absence de communication de l'avis dans ce délai;

Vu l'article 84, § 4, alinéa 2, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que la dérogation aux règles techniques relatives à la largeur des remorques pour bicyclettes est nécessaire pour le transport de marchandises qui se fait principalement par palettes dont les dimensions sont déterminées par la norme ISO;

Considérant que les régions, dans le respect du principe de proportionnalité, ne peuvent porter atteinte de manière disproportionnée à la compétence de l'État fédéral en matière de règles de police générale et de réglementation de la circulation et des transports, telle que visée à l'article 6, § 4, 3^o de la loi spéciale du 8 août 1980 qui rendrait cette compétence impossible ou excessivement difficile;

Considérant que la dérogation aux règles techniques relatives à la largeur des remorques pour bicyclettes ne concerne que les remorques utilisées pour le transport de marchandises, dans le cadre de projets pilotes;

Sur la proposition du Ministre chargé de la Mobilité et des Travaux publics;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. Le présent arrêté fixe les conditions dans lesquelles les utilisateurs de remorques plus larges pour bicyclettes sont autorisés à mettre celles-ci en circulation dans le cadre de projets-pilotes.

Art. 2. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1^o "le règlement général sur la police de la circulation routière" : l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique;

2^o "remorque plus large pour bicyclette" : remorque pouvant s'atteler à une bicyclette et qui dépasse les limites de dimensions fixées par les règlements visés au 1^o;

3^o "le ministre" : le Ministre ayant la Mobilité et les travaux publics dans ses attributions;

4^o "le fonctionnaire délégué" : le Directeur de la Direction Stratégie de l'administration de Bruxelles Mobilité;

5^o "projet-pilote" : projet organisé par la Région de Bruxelles-Capitale en rapport avec l'activité de transport de marchandises exercée pour compte propre ou pour compte de tiers, par une entreprise, utilisant à titre expérimental les remorques visées au point 3^o;

Art. 3. § 1^{er}. La mise en circulation de remorques plus larges pour bicyclettes dans le cadre d'un projet-pilote peut avoir lieu, moyennant une autorisation écrite préalable du ministre ou du fonctionnaire délégué.

L'autorisation, d'une durée de validité de deux ans, est renouvelable

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C - 2019/12146]

25 APRIL 2019. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende bredere aanhangwagens voor fietsen in het kader van proefprojecten voor goederenvervoer per fiets

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen, artikel 8, lid 1;

Gelet op de bijzondere wet tot hervorming van de instellingen van 8 augustus 1980, artikel 6, § 1, X, 1^o en 12^o en XII, 3^o;

Gelet op de gelijke kansentest;

Gelet op de adviesaanvraag binnen 30 dagen, die op 2 april 2019 bij de Raad van State is ingediend, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat het advies niet is meegedeeld binnen die termijn;

Gelet op artikel 84, § 4, tweede lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegend dat de afwijking van de technische regels met betrekking tot de breedte van aanhangwagens voor fietsen nodig is voor het goederenvervoer dat hoofdzakelijk gebeurt op paletten waarvan de afmetingen zijn vastgelegd door de ISO-norm;

Overwegend dat de Gewesten, met naleving van het proportionaliteitsbeginsel, de bevoegdheid van de Federale Staat op het vlak van de algemene regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, zoals bedoeld in artikel 6, § 4, 3^o van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, niet mogen aantasten op een disproportionele manier die deze bevoegdheid onmogelijk of uiterst moeilijk zou maken;

Overwegend dat de afwijking van de technische regels met betrekking tot de breedte van aanhangwagens voor fietsen enkel de aanhangwagens voor het goederenvervoer in het kader van proefprojecten betreft;

Op voorstel van de minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. Dit besluit stelt de voorwaarden vast volgens welke de gebruikers van bredere aanhangwagens voor fietsen de toestemming hebben om deze in het verkeer te brengen in het kader van proefprojecten.

Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1^o "het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer" : het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;

2^o "bredere aanhangwagen voor fiets" : aanhangwagen die aan een fiets kan worden gehangen en die de afmetingen zoals vastgelegd door de reglementering bedoeld in 1^o overschrijdt;

3^o "de minister" : de minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken;

4^o "de afgevaardigd ambtenaar" : de directeur van de Directie Strategie van het bestuur van Brussel Mobiliteit;

5^o "proefproject" : project georganiseerd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in verband met de activiteit van goederenvervoer voor eigen rekening of voor derden door een onderneming met gebruikmaking bij wijze van experiment van de in punt 3^o bedoelde aanhangwagens;

Art. 3. § 1. Het in het verkeer brengen van bredere aanhangwagens voor fietsen in het kader van een proefproject kan gebeuren middels een voorafgaande schriftelijke vergunning van de minister of van de afgevaardigd ambtenaar.

De vergunning, die twee jaar geldig is, kan na evaluatie eenmaal

conséquences, survenu dans le cadre d'un projet-pilote ou de non-respect des dispositions du présent arrêté, le ministre ou le fonctionnaire délégué peut retirer l'autorisation précitée.

Art. 4. Par dérogation aux articles 46 et 82.4.2 du règlement visé à l'article 1, 1° du présent arrêté, une remorque plus large pour bicyclette ne peut dépasser la largeur d'1m20 pour pouvoir être mise en circulation conformément aux dispositions du présent arrêté.

Art. 5. § 1^{er} En vue de l'octroi de l'autorisation mentionnée à l'article 3, l'entreprise adresse une demande au fonctionnaire délégué.

La demande mentionne obligatoirement les informations suivantes :

- a) les données d'identification de l'entreprise, y compris son numéro d'entreprise;
- b) les prescriptions techniques de la remorque utilisée par l'entreprise.

§ 2. Le demandeur est tenu de fournir toutes les informations nécessaires pour l'instruction du dossier au fonctionnaire délégué. Celui-ci doit pouvoir examiner les remorques plus larges pour bicyclettes et procéder à toutes les vérifications nécessaires.

Art. 6. L'entreprise titulaire de l'autorisation mentionnée à l'article 3 est tenue de répondre à toute demande d'information qui lui est adressée par le fonctionnaire délégué concernant les projets pilotes.

Art. 7. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} mai 2019 et cesse d'être en vigueur le 1^{er} mai 2023. A cette dernière date, les autorisations délivrées ne sont plus valables.

Art. 8. Le ministre qui a la Mobilité dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 25 avril 2019.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique,

R. VERVOORT

Le Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité et des Travaux publics,

P. SMET

de bepalingen van dit besluit, kan de minister of de afgevaardigd ambtenaar de voormelde vergunning intrekken.

Art. 4. In afwijking van de artikels 46 en 82.4.2 van het reglement bedoeld in artikel 1, 1° van dit besluit, mag een bredere aanhangwagen voor fietsen niet breder zijn dan 1,20 m om in het verkeer te kunnen worden gebracht in overeenstemming met de bepalingen van dit besluit.

Art. 5. § 1. Met het oog op de toekenning van de in artikel 3 vermelde vergunning richt de onderneming een aanvraag tot de afgevaardigd ambtenaar.

De aanvraag bevat verplicht de volgende informatie :

- a) de identificatiegegevens van de onderneming, inclusief het ondernemingsnummer;
- b) de technische voorschriften van de door de onderneming gebruikte aanhangwagen.

§ 2. De aanvrager moet de afgevaardigd ambtenaar alle informatie bezorgen die noodzakelijk is voor een onderzoek van het dossier. De ambtenaar moet de mogelijkheid krijgen om de bredere aanhangwagens voor fietsen te onderzoeken en alle noodzakelijke controles te verrichten.

Art. 6. De onderneming die houder is van de vergunning vermeld in artikel 3, dient elk verzoek om informatie die de gemachtigd ambtenaar tot hem richt met betrekking tot de proefprojecten, te beantwoorden.

Art. 7. Dit besluit treedt in werking op 1 mei 2019 en treedt buiten werking op 1 mei 2023. Op die laatste datum zijn de afgeleverde vergunningen niet langer geldig.

Art. 8. De minister bevoegd voor Mobiliteit wordt belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 25 april 2019.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Nethheid,

R. VERVOORT

De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Mobiliteit en Openbare Werken,

P. SMET

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C - 2019/41120]

25 AVRIL 2019. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la mise en œuvre de la procédure de consultation transfrontière applicable au plan régional de développement, au plan régional d'affectation du sol, aux plans d'aménagement directeurs et aux règlements régionaux d'urbanisme

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'article 39 de la Constitution;

Vu la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, notamment ses articles 6, § 1^{er}, I, 1°, et 20;

Vu la loi spéciale relative aux institutions bruxelloises du 12 janvier 1989, notamment son article 8;

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C - 2019/41120]

25 APRIL 2019. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering met betrekking tot de grensoverschrijdende raadplegingsprocedure van toepassing op het gewestelijk ontwikkelingsplan, het gewestelijk bestemmingsplan, de richtplannen van aanleg en de gewestelijke stedenbouwkundige verordeningen

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op artikel 39 van de Grondwet;

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, inzonderheid op artikel 6, § 1, I, 1° en op artikel 20;

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen, inzonderheid op artikel 8;



Wallonie
Le Ministre-Président

191226892

Jambes, 19 DEC. 2019



Monsieur Patrick Dewael
Président de la Chambre
des représentants
Palais de la Nation
Rue de Louvain, 21

1000 BRUXELLES

V/Réf. /
N/Réf. : Suivi 0033/EDR/GD/DW/ka/
Personne de contact : D. WINDMÜLLER : 081/33.13.95

Objet : Avis du Gouvernement wallon sur les propositions de lois n°s 55-0157/001, 55-0569-001, 55-0585/001, 55-0589/001 et 55-0613/001.

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la décision du Gouvernement wallon du 18 décembre 2019 concernant l'objet repris sous-objet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Elio DI RUPO

cc : Wettaech
cc : A. Sadot

Copie a également été transmise à Madame Sophie Wilmès, Première Ministre.



Wallonie
Le Conseil des Ministres

Séance du 18 décembre 2019

NOTIFICATION

Point A23: Avis et observations sur 5 propositions de loi en discussion à la Chambre des représentants

(GW XI/2019/18.12/Doc. 284.01/EDR-V.DB.)

Note rectificative 1

(GW XI/2019/18.12/Doc. 284.02/EDR-V.DB.)

Note rectificative 2

(GW XI/2019/18.12/Doc. 284.03/EDR-V.DB.)

Note rectificative 3

(GW XI/2019/18.12/Doc. 284.04/EDR-V.DB.)

DECISION :

1. Le Gouvernement émet un avis d'abstention sur la proposition de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968 en vue d'instaurer une tolérance zéro pour l'alcool au volant (DOC 55 0157/001).
2. Il émet un avis défavorable sur :
 - la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en vue de généraliser l'usage des panneaux B22 et B23 (DOC 55 0569/001) ;
 - la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne les emplacements de stationnement réservés aux femmes enceintes (DOC 55 0585/001) ;
 - la proposition de loi modifiant, en ce qui concerne la circulation des véhicules prioritaires, l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (DOC 55 0589/001) ;

- la proposition de loi clarifiant la portée des règles relatives aux distances de sécurité entre voitures et cyclistes (DOC 55 0613/001).
3. Le Gouvernement émet un avis favorable sur la proposition de résolution relative à une modification du Code de la route en ce qui concerne la largeur des remorques tractées par les vélos pour le transport de choses et suggère même d'abroger toute limite de largeur pour ces remorques.
 4. Il charge le Ministre-Président d'informer le Président de la Chambre des représentants et le Premier Ministre de la présente décision.



Gilles Doutrelepont
Secrétaire du Gouvernement

NOTE RECTIFICATIVE 3 AU GOUVERNEMENT WALLON

Objet : Avis et observations sur 5 propositions de loi en discussion à la Chambre des représentants

A. EXPOSE DU DOSSIER

Dans le cadre de la mise en œuvre de la 6^e réforme de l'Etat, l'avis du Gouvernement wallon est sollicité quant aux propositions de loi concernant le transport.

La loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles prévoit, en son article 6, § 8, que "Si une proposition de loi, de décret ou d'ordonnance concerne une matière visée aux §§ 2, 2bis, 3, 3bis, 4, 5, et à l'article 11, alinéa 2, la concertation, l'association ou la procédure d'avis de l'autorité fédérale et des Gouvernements de Communauté ou de Région concernés a lieu selon les règles prévues par le règlement de la chambre législative ou du Parlement devant lequel la proposition de loi, de décret ou d'ordonnance est déposée."

En application de cette disposition, l'article 97 du Règlement de la Chambre prévoit que le président de la Chambre demande au premier ministre de transmettre le texte de cette proposition au(x) président(s) du ou des gouvernement(s) de communauté et/ou de région concerné(s). Le vote final en commission ne peut cependant intervenir qu'après que le(s) gouvernement(s) de communauté et/ou de région a (ont) transmis ses (leurs) observations écrites ou - en l'absence de réponse - au plus tôt trente jours après la demande du président de la Chambre au premier ministre.

Le Président de la Chambre des représentants a transmis au Premier Ministre 5 propositions de loi en discussion à la Chambre.

Vu le délai imparti, l'analyse se concentre sur les éléments relevant des compétences régionales ou ayant un impact significatif sur les compétences régionales.

L'avis donné ne préfigure donc pas l'avis de la Région sur les aspects de forme, d'opportunité, de cohérence et conformité par rapport à des textes internationaux des propositions de loi.

DOC 55 0157/001 - Proposition de loi relative à la police de la circulation routière en vue d'instaurer une tolérance zéro pour l'alcool au volant

Les Etats généraux de la sécurité routière de juin 2017 ont émis 7 mesures pour ne pas dépasser 200 tués sur

les routes wallonnes en 2020. Parmi celles-ci se trouve la recommandation d'intensifier les contrôles Alcool mais pas de diminuer le taux d'alcool. Déjà aux Etats généraux de la sécurité routière de 2012, le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière avait examiné et débattu sur le sujet du taux d'alcool et n'avait pas retenu la recommandation d'abaisser le taux d'alcool.

Wallonie	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nombre de contrôles	55.986	93.596	89.584	106.495	122.075	118.315	125.895
Campagnes BOB							
% de conducteurs positifs Alcool 0,5 ‰ ou plus	3,7 %	4,2 %	3,4 %	3,2%	2,8 %	2,7 %	2,3 %
Campagnes BOB							

La proposition de loi, en l'état, n'améliorerait pas la sécurité routière.

Plus fondamentalement, les prochains Etats généraux de la sécurité routière, prévus en octobre prochain, permettront notamment de réexaminer cette question de la tolérance zéro. En fonction des résultats issus du groupe de travail « conduite sous influence », le Gouvernement pourra se positionner quant à l'opportunité d'abaisser le taux d'alcoolémie progressivement à certaines catégories d'usagers supplémentaires - comme par exemple les conducteurs novices -, voire à l'ensemble des conducteurs.

Tenant compte des considérations ci-dessus et dans l'attente des résultats des Etats généraux en matière de conduite sous influence, il est proposé au Gouvernement d'émettre un avis d'abstention sur cette proposition de loi.

=> Avis d'abstention

DOC 55 0569/001 - Proposition de loi modifiant le code de la route en vue de généraliser l'usage des panneaux B22 et B23

La proposition vise à imposer le placement des signaux B22 et B23 aux feux pour permettre aux cyclistes de franchir les feux rouges. La 6^e Réforme de l'Etat régionalise clairement la réglementation en matière de placement de la signalisation routière. Il ne revient donc pas au législateur fédéral de légiférer.

=> Avis défavorable

DOC 55 0585/001 - Proposition de loi permettant aux femmes enceintes de stationner sur les emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées (PMR)

Le fait d'être en fin de grossesse ne justifie pas l'accès au stationnement réservés aux personnes handicapées. En général, les femmes en fin de grossesse savent marcher mais bien souvent, elles ne peuvent plus porter une charge. Bien d'autres catégories d'usagers ont des difficultés de déplacement similaires ou plus sévères : seniors, personnes avec des béquilles, personnes avec un handicap temporaire (plâtre, ...), parents avec une poussette, ... Sortir ou entrer un bébé d'un véhicule nécessite de la place qu'offre un emplacement réservé aux personnes handicapées. Ouvrir les emplacements réservés aux personnes handicapées à une catégorie d'usagers non handicapés crée donc une discrimination.

La proposition pose également des soucis de protection de la vie privée. En effet, elle prescrit d'indiquer la date présumée d'accouchement sur la carte qui est visible à tout public. La date présumée d'accouchement est une donnée personnelle couverte par la protection de la vie privée.

La proposition est également ambiguë puisqu'elle parle d'une validité de 6 ou 8 semaines sans donner d'autres indications sur les modalités : 6 ou 8 semaines ? possibilité pour une période intermédiaire, 7 semaines ? qui décide la durée de validité de la carte ? comment ?

=> Avis défavorable

DOC 55 0589/001 - Proposition de loi permettant aux véhicules prioritaires de déroger à certaines règles du code de la route

Il est fortement préférable d'utiliser le principe général de proportionnalité qu'essayer d'énumérer toutes les règles spécifiques du code de la route que les véhicules prioritaires en mission d'urgence peuvent enfreindre moyennant justification.

En effet, énumérer les règles spécifiques amène à en oublier ou à l'inverse, énumérer quasiment toutes les règles du code.

Par exemple, la proposition de loi oublie le fait que les véhicules y compris prioritaires ne peuvent pas circuler ou stationner sur les pistes cyclables ou éventuellement les trottoirs. Autres oublis : s'engager dans un carrefour encombré, la prise à contresens d'un sens giratoire ou d'un sens unique, ...

La proposition de loi ne dispense pas d'une justification à tout non-respect de la règle du code de la route. En conséquence, le véhicule prioritaire sera quand même verbalisé et c'est uniquement dans un second temps que les poursuites et la sanction seront annulées.

Le principe général de proportionnalité existe déjà en droit. Toutefois, une alternative à la proposition de loi pourrait être une règle générale du type : Les véhicules prioritaires peuvent déroger aux règles du code de la route pour autant que leur mission le justifie.

La situation actuelle perdure depuis 1975 année du code de la route actuel, l'urgence pour cette proposition de loi ne peut donc être invoquée. Il n'y a pas lieu de modifier le code de la route à ce sujet antérieurement à la révision générale du code de la route.

=> Avis défavorable

DOC 55 0613/001 - Proposition de loi clarifiant la portée des règles relatives aux distances de sécurité entre voitures et cyclistes dans les sens uniques limités, SUL

Cela fait 17 ans que les SUL sont d'application. Les gestionnaires de voiries doivent appliquer les instructions de placement de la signalisation (Code du gestionnaire de voiries, A.M. 11 octobre 1976; guide spécifique sur les SUL publié par la Région). Ils ne peuvent invoquer le code de la route pour déroger ou ne pas appliquer ces instructions de placement de la signalisation routière. Il ne nous est pas rapporté de commune ou de cas où un SUL n'est pas instauré pour ce motif d'interprétation de l'art. 40ter du code de la route.

Il n'y a donc pas lieu de «clarifier» le code de la route sur ce point antérieurement à la révision générale du code de la route.

En tout état de cause, l'Administration régionale veillera à s'assurer que les communes wallonnes appliquent correctement les instructions de placement de la signalisation relatives aux SUL.

=> Avis défavorable

DOC 55 0581/001 - Proposition de résolution concernant la largeur maximale des remorques tractées par les bicyclettes

Le code de la route actuel limite la largeur des remorques de bicyclettes à 1 m. Toutefois, plusieurs services de livraison souhaitent utiliser des remorques de largeur plus importante.

Techniquement, il n'y a pas de raison de vouloir limiter la largeur des remorques de bicyclettes. Sur le plan de la circulation sur la voie publique, les cycles excédant une certaine taille circulent sur la chaussée plutôt que sur la piste. A titre d'exemple, c'est couramment le cas pour les cuistax.

La résolution propose de modifier la largeur maximale à 1,2 m plutôt que 1 m. Cependant, une limite à 1,2 m ne se justifie pas plus. De nouveaux produits se présenteront et les usages évoluent rapidement.

A titre de comparaison, les charrettes à bras chargées sont limitées à 2,50 m de large.

Signalons que le code de la route français ne limite pas la largeur des remorques de bicyclette.

Compte tenu de ces éléments, il est proposé d'émettre un avis favorable à revoir la limite de largeur maximale des remorques tractées par les bicyclettes. Il est même suggéré d'abroger purement et simplement la disposition du code de la route :

82.4.2. La largeur mesurée toutes saillies comprises, d'une remorque tirée par une bicyclette ne peut excéder 1,00 mètre.

=> Avis favorable

En conclusion, compte tenu des éléments exposé ci-dessus, il est proposé au Gouvernement d'émettre un avis d'abstention sur une proposition de loi, un avis défavorable sur 4 propositions de loi et d'émettre un avis favorable sur la proposition de résolution.

B. REFERENCES LEGALES

- Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifiée par la loi spéciale du 6 janvier 2014 relative à la sixième réforme de l'Etat
- Loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968
- Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique

C. IMPACT BUDGETAIRE

Sans objet

D. AVIS DE L'INSPECTION DES FINANCES

Sans objet

E. AVIS DE LA CELLULE D'INFORMATIONS FINANCIERES

Sans objet

F. ACCORD DU MINISTRE DU BUDGET

Sans objet

G. AVIS DU MINISTRE DE LA FONCTION PUBLIQUE

Sans objet

H. OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD)

N°	Objectifs de développement durable	
1	Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde	
2	Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable	
3	Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge	
4	Assurer l'accès de tous à une éducation de qualité, sur un pied d'égalité, et promouvoir les possibilités d'apprentissage tout au long de la vie	
5	Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles	
6	Garantir l'accès de tous à l'eau et à l'assainissement et assurer une gestion durable des ressources en eau	
7	Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes à un coût abordable	
8	Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous	
9	Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation	
10	Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre	
11	Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables	
12	Établir des modes de consommation et de production durables	

13	Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions	
14	Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable	
15	Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des terres et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité	
16	Promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et ouvertes à tous aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous	
17	Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser	
		XXX

I. RAPPORT GENRE

Non requis.

J. INCIDENCE FONCTION PUBLIQUE

Sans objet

K. INCIDENCE EMPLOI

Sans objet

L. AVIS LEGISA

Sans objet

M. MESURES A CARACTERE REGLEMENTAIRE

Sans objet

N. ANALYSE D'IMPACT RELATIVE À LA COHÉRENCE DES POLITIQUES EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT

Sans objet

O. PROPOSITION DE DECISION

1. Le Gouvernement émet un avis d'abstention sur la proposition de loi modifiant la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968 en vue d'instaurer une tolérance zéro pour l'alcool au volant (DOC 55 0157/001).

2. Le Gouvernement émet un avis défavorable sur les 4 propositions de loi suivantes :

- la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en vue de généraliser l'usage des panneaux B22 et B23 (DOC 55 0569/001);
- la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne les emplacements de stationnement réservés aux femmes enceintes (DOC 55 0585/001);
- la proposition de loi modifiant, en ce qui concerne la circulation des véhicules prioritaires, l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (DOC 55 0589/001);
- la proposition de loi clarifiant la portée des règles relatives aux distances de sécurité entre voitures et cyclistes (DOC 55 0613/001).

3. Le Gouvernement émet un avis favorable sur la proposition de résolution relative à une modification du Code de la route en ce qui concerne la largeur des remorques tractées par les vélos pour le transport de choses et suggère même d'abroger toute limite de largeur pour ces remorques.

4. Le Gouvernement charge le Ministre-Président d'informer le Président de la Chambre des représentants et le Premier Ministre de la présente décision.

Valérie DE BUE

Elio DI RUPO



Proposition de résolution (Emmanuel Burton, Philippe Goffin, David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Florence Reuter) relative à une modification du code de la route en ce qui concerne la largeur des remorques tractées par les vélos pour le transport de choses, n° 581/1.

Avis portant sur le fond à propos de la proposition de résolution

L'institut Vias ne prévoit pas de problèmes immédiats au niveau de la sécurité routière résultant de la largeur maximale des remorques de vélos qui est portée à 1m20. En promouvant cette forme de mobilité durable, on peut également envisager un changement dans la manière dont certaines marchandises sont transportées.

Nuance technique importante à souligner :

Selon le point 1, « l'article 82.4.2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, aux fins de porter à 1,20 m la largeur maximale d'une remorque tractée par un **cycle** dans le cadre de projets pilotes ». L'article 82.4.2 ne parle toutefois pas de remorques tractées par des cycles mais de remorques tractées par des vélos. Les remorques tractées par des cycles peuvent toujours avoir une largeur de 2,50 m.

Le terme « cycle » doit dès lors être remplacé par « vélo ».



Voorstel van resolutie (Emmanuel Burton, Philippe Goffin, David Clarinval, Benoît Piedboeuf, Florence Reuter) over een wijziging van de Wegcode, in verband met de breedte van door fietsen getrokken aanhangwagens voor het vervoer van goederen, nr. 581/1.

Inhoudelijk advies op het voorstel van resolutie

Vias institute voorziet geen onmiddellijke problemen voor de verkeersveiligheid als de maximumbreedte van aanhangwagens voor fietsen vergroot wordt naar 1m20. Door deze vorm van duurzame mobiliteit kansen te geven, kan er ook mogelijk een verschuiving optreden in de wijze waarop bepaalde goederen vervoerd worden.

Belangrijke technische nuance bij de uitwerking:

Punt 1 zegt "artikel 82.4.2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg te wijzigen, teneinde in het raam van proefprojecten de maximumbreedte van een door een **rijwiel** voortgetrokken aanhangwagen te verhogen tot 1,20 meter". Het artikel 82.4.2 gaat echter niet om aanhangwagens voortgetrokken door rijwielen maar over aanhangwagens voortgetrokken door fietsen. Aanhangwagens voortgetrokken door rijwielen mogen reeds 2,50 m breed zijn.

Het woord rijwiel moet dus vervangen worden door fiets.