

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

3 juillet 2020

PROPOSITION DE LOI

**modifiant, en ce qui concerne la circulation
des véhicules prioritaires, 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**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
M. Joris VANDENBROUCKE

SOMMAIRE**Pages**

I. Procédure.....	3
II. Exposé introductif	4
III. Discussion générale	4
IV. Discussion des articles et votes	7
V. Annexes	11

*Voir:***Doc 55 0589/ (2019/2020):**

001: Proposition de loi de M. Raskin et consorts.
002 et 003: Amendements.

Voir aussi:

005: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 juli 2020

WETSVOORSTEL

**tot wijziging 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,
wat de doorstroming van prioritaire
voertuigen betreft**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN
EN FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Joris VANDENBROUCKE**

INHOUD**Blz.**

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting	4
III. Algemene bespreking.....	4
IV. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	7
V. Bijlagen	11

*Zie:***Doc 55 0589/ (2019/2020):**

001: Wetsvoorstel van de heer Raskin c.s.
002 en 003: Amendementen.

Zie ook:

005: Tekst aangenomen door de commissie.

02756

**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
Christophe Bombled, Benoît Friart, Kattrin Jadin
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 (beigegekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 6 novembre 2019 et 29 janvier, 3 mars et 23 juin 2020.

I. — PROCÉDURE

Dès lors que la proposition de loi relève des compétences de l'autorité fédérale, ainsi que le prévoit l'article 6, § 8, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, votre commission a décidé d'associer les gouvernements régionaux à l'élaboration de la proposition de loi. Les avis de la Région wallonne et de la Région flamande ont été annexés au présent rapport. Quant à la Région de Bruxelles-Capitale, elle n'a pas transmis d'avis.

À la demande de M. Joris Vandenbroucke, la proposition de loi modifiant 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 en ce qui concerne l'introduction d'un couloir de secours (DOC 55 0814/001) a été jointe, le 29 janvier 2020, à la discussion de la proposition de loi à l'examen.

À la demande de M. Wouter Raskin, la proposition de loi à l'examen a été disjointe, le 26 mai 2020, de la proposition de loi modifiant 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 en ce qui concerne l'introduction d'un couloir de secours (DOC 55 0814/001).

Dans le cadre de l'examen des propositions de loi précédemment jointes, différents acteurs ont toutefois été auditionnés le 29 janvier 2020:

- M. Ludo Kluppels (Vias Institute);
- M. Jan Jorissen (Pompiers: commandant de zone col., zone de secours Pompiers Limbourg-Nord);
- M. Eric Troniseck (Coordinateur pour la police fédérale au sein de Centrex Circulation);
- MM. Kenneth Arkesteyn (président de Belgambu – l'Association professionnelle belge des services d'ambulance), Kris Verbeke (vice-président de Belgambu) et Raphaël Schmidt (coordinateur centres de secours, Croix-Rouge de Belgique, Région de Bruxelles-Capitale);

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 6 november 2019, 29 januari, 3 maart en 23 juni 2020.

I. — PROCEDURE

Aangezien het wetsvoorstel onderdeel is van de bevoegdheden van de federale overheid als bepaald bij artikel 6, § 8, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, heeft uw commissie beslist de gewestregeringen te betrekken bij het uitwerken van het wetsvoorstel. De adviezen van het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest worden als bijlage bij dit verslag opgenomen. Van het Brusselse Gewest werd geen advies ontvangen.

Op verzoek van de heer Joris Vandenbroucke werd het wetsvoorstel tot wijziging 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 wat de invoering van de reddingsstrook betreft (DOC 55 0814/001) op 29 januari 2020 samengevoegd bij de behandeling van voorliggend wetsvoorstel.

Op verzoek van de heer Wouter Raskin werd voorliggend wetsvoorstel op 26 mei 2020 losgekoppeld van het wetsvoorstel tot wijziging 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 wat de invoering van de reddingsstrook betreft (DOC 55 0814/001).

In het kader van de behandeling van de voorheen samengevoegde wetsvoorstellen vonden op 29 januari 2020 hoorzittingen plaats met:

- de heer Ludo Kluppels (Vias Institute);
- de heer Jan Jorissen (Brandweer: zonecommandant kol., Hulpverleningszone Brandweer Noord-Limburg);
- de heer Eric Troniseck (Coördinator Federale Politie bij Centrex Wegverkeer);
- de heren Kenneth Arkesteyn (voorzitter van Belgambu – Belgische Beroepsvereniging van Ambulancediensten), Kris Verbeke (ondervoorzitter Belgambu) en Raphaël Schmidt (coördinator bij de Hulpdiensten, Belgische Rode Kruis, Brussels Hoofdstedelijk Gewest);

— M. Stéphane Bairin (lieutenant-colonel au sein de la protection civile de Crisnée).

Le rapport de ces auditions ainsi que les documents projetés à cette occasion ont également été annexés au présent rapport.

De même, les avis qui avaient été rendus par le SPF Mobilité et Transports et par le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur ont été annexés au présent rapport de même qu'un avis de *Vias institute*.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL DE LA PROPOSITION DE LOI

M. Wouter Raskin (N-VA) renvoie aux développements de la proposition de loi à l'examen (DOC 55 589/001). L'intervenant indique que l'objectif est, en somme, d'autoriser les véhicules prioritaires à utiliser, en cas d'embouteillage, un couloir de secours libéré entre la deuxième et la troisième bande de circulation, comme le prévoit la proposition de loi modifiant 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 en ce qui concerne l'introduction d'un couloir de secours (DOC 55 0814/006), adoptée en séance plénière le 11 juin 2020.

Le membre annonce le dépôt d'amendements (*infra*).

III. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) estime qu'il est effectivement important que les véhicules prioritaires puissent se rendre sur les lieux aussi rapidement que possible en cas d'urgence. Une étude publiée en juillet 2018 par *VIAS institute* conclut que la meilleure façon de procéder, à cette fin, est de libérer un "corridor" entre les véhicules, ceux-ci devant dès lors serrer le plus possible à gauche/droite afin de permettre aux véhicules prioritaires de circuler. Ce système va bien plus loin que la proposition de loi à l'examen, qui se contente de régler la responsabilité juridique des conducteurs sans accorder une attention suffisante à la sécurité routière, ni à la vitesse du véhicule prioritaire.

Il n'est effectivement pas opportun de continuer à attendre la réforme du Code de la route, qui se fait attendre depuis bien trop longtemps.

— de heer Stéphane Bairin (luitenant-kolonel bij de civiele bescherming, Crisnée).

Het verslag van deze hoorzittingen en de toen geprojecteerde documenten worden eveneens als bijlage bij dit verslag opgenomen.

Ook worden de adviezen die door de FOD Mobiliteit en Vervoer en door de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken werden verstrekt als bijlage opgenomen, net zoals een advies van *Vias institute*.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HOOFDINDIENER VAN HET WETSVORSTEL

De heer Wouter Raskin (N-VA) verwijst naar de toelichting bij het wetsvoorstel (DOC 55 589/001). Samengevat is het de bedoeling om prioritaire voertuigen toe te staan bij filevorming gebruik te maken van een vrijgemaakte reddingsstrook tussen het tweede en derde rijvak, zoals bepaald in het inmiddels door de plenaire vergadering van 11 juni 2020 aangenomen wetsvoorstel tot wijziging 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 wat de invoering van de reddingsstrook betreft (DOC 55 0814/006).

Het lid kondigt de indiening van amendementen aan (*infra*).

III. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) stelt dat prioritaire voertuigen in noodgevallen inderdaad zo snel mogelijk ter plaatse moeten kunnen komen. Volgens een studie van *VIAS institute* uit juli 2018 gebeurt dit het beste door een "gang" te maken tussen de voertuigen, die dan uiterst links en rechts gaan staan om doorgang te verlenen aan het prioritaire voertuig. Dat gaat veel verder dan het voorliggende wetsvoorstel dat enkel tegemoet komt aan het aspect rechtsaansprakelijkheid van de bestuurders maar te weinig oog heeft voor de verkeersveiligheid en de snelheid van het prioritaire voertuig.

Nog verder wachten op de hervorming van de Wegcode heeft inderdaad geen zin, aangezien dit al veel te lang aansleept.

Mme Mélissa Hanus (PS) n'a pas d'observations particulières à formuler au sujet de la proposition de loi à l'examen.

M. Emmanuel Burton (MR) souscrit, lui aussi, aux principes qui sous-tendent la proposition de loi à l'examen, même si l'objectif poursuivi pourrait sans doute tout aussi bien être atteint sans modifier le Code de la route, qui est suffisamment clair. L'intervenant estime dès lors qu'il vaudrait mieux refondre tout le Code de la route et déplore que l'on choisisse de modifier un arrêté royal par le biais d'une proposition de loi.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) reconnaît qu'il est essentiel que les véhicules prioritaires puissent se rendre sur place aussi rapidement que possible. On peut toutefois se demander si la proposition de loi à l'examen permettra d'atteindre cet objectif, étant donné que ces véhicules ont déjà la priorité en vertu de la circulaire 162006 du 19 octobre 2017 du Collège des procureurs généraux. L'intervenant renvoie à sa proposition de loi modifiant 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 en ce qui concerne l'introduction d'un couloir de secours, qui vise à conférer une base légale à la création d'un couloir de secours obligatoire au profit des véhicules prioritaires (DOC 55 0814/001).

M. Frank Troosters (VB) soutient le contenu de la proposition de loi à l'examen. L'intervenant a présenté un amendement n° 1 (DOC 55 0589/002) tendant à insérer, dans la proposition de loi, un nouvel article 2/1 visant à compléter l'article 16.2bis de l'arrêté royal précité par un alinéa prévoyant que les conducteurs de motocyclettes doivent libérer suffisamment de place en temps utile afin de ne pas entraver les véhicules prioritaires.

L'intervenant retire son amendement. Il déplore que les membres d'autres groupes refusent de soutenir un texte dès qu'ils voient apparaître la signature d'un représentant du VB, indépendamment du contenu de ce texte.

L'intervenant retire également son amendement n° 2 (DOC 55 0589/002) tendant à modifier l'article 4 - lequel octroie des pouvoirs au Roi - et renvoie au nouvel article 2/1 dont l'insertion.

M. Frank Troosters indique qu'il a quant à lui l'intention de soutenir tous les amendements.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) souscrit aux principes de la proposition de loi à l'examen, qui a le mérite

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) heeft geen bijzondere bemerkingen bij het wetsvoorstel.

De heer Emmanuel Burton (MR) heeft evenmin bedenkingen bij de principes van het wetsvoorstel, al zou men het beoogde resultaat wellicht evengoed kunnen bereiken zonder wijziging van de Wegcode die voldoende duidelijk is. De spreker verkiest dus wel een volledige herziening van de Wegcode en betreurt dat men middels een wetsvoorstel een wijziging aanbrengt aan een koninklijk besluit.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) onderschrijft de noodzaak dat prioritaire voertuigen zo snel mogelijk ter plaatse moeten kunnen komen; het is echter de vraag of het wetsvoorstel dit doel bereikt, aangezien prioritaire voertuigen ook nu al steeds voorrang hebben blijkens rondzendbrief 162006 van het College van Procureurs-generaal dd. 19 oktober 2017. De spreker verwijst naar zijn wetsvoorstel tot wijziging 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, wat de invoering van de reddingstrook betreft teneinde een wettelijke basis te verlenen aan de invoering van een verplicht te vormen doorgangstrook voor prioritaire voertuigen (DOC 55 0814/001).

De heer Frank Troosters (VB) staat achter de inhoud van het voorliggende wetsvoorstel. Hij heeft een amendement nr. 1 (DOC 55 0589/002) ingediend dat de invoering in het wetsvoorstel beoogt van een nieuw artikel 2/1 en dat ertoe strekt in het bewuste koninklijk besluit artikel 16.2bis aan te vullen met een lid waarin bepaald wordt dat de motorfietser tijdig voldoende ruimte dient vrij te laten teneinde prioritaire voertuigen niet te belemmeren.

Het lid trekt dit amendement vervolgens in en betreurt dat leden van andere fracties geen tekst willen ondertekenen louter en alleen omdat ze de naam van VB-vertegenwoordiger eronder aantreffen, los van de inhoud van de tekst.

Ook het door hem ingediende amendement nr. 2 (DOC 55 0589/002) dat naar een nieuw artikel 2/1 verwijst waarvan de invoering aanvankelijk werd nagestreefd, en dat de wijziging van artikel 4 betreft, dat bevoegdheden toekent aan de Koning, wordt ingetrokken.

De heer Frank Troosters zal van zijn kant alle amendementen steunen.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) onderschrijft de principes van het wetsvoorstel dat de verdienste

d'apporter de la clarté pour les services de secours. Elle soutiendra également la proposition de loi à l'examen, à condition que l'*amendement n° 3* (DOC 55 0589/003) de M. Raskin et consorts, qu'elle a cosigné, soit adopté.

Cet amendement n° 3 tend à répondre à toutes les observations et à toutes les objections concernant le fond formulées dans les avis précédemment émis au cours de l'examen de la proposition de loi.

Il tend aussi à modifier deux points du Code de la route au sujet desquels il est apparu, au cours de l'audition du 29 janvier 2020, qu'il existait un consensus général entre les services prioritaires auditionnés.

Toutefois, les auteurs de l'amendement ne souhaitent pas suivre la suggestion des avis négatifs de suspendre l'examen de la proposition de loi à l'examen dans l'attente de la révision prévue du Code de la route. Voilà pourquoi la proposition de loi à l'examen se limite également à l'essentiel en se gardant d'apporter des modifications trop importantes aux dispositions du Code de la route.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) se réjouit de la proposition de loi à l'examen, qui offre une plus grande sécurité juridique aux conducteurs de véhicules prioritaires en leur permettant de déroger à plusieurs règles de circulation. Toutefois, la proposition de loi à l'examen a de lourdes répercussions pour le Code de la route, qui a en effet urgentement besoin d'être révisé de fond en comble.

L'intervenant annonce le dépôt d'un *amendement n° 4* (DOC 55 0589/003), qui est proposé comme sous-amendement à l'amendement n° 3 (*ibid.*) et concerne les gardes champêtres. Cette modification tend à actualiser le Code de la route.

Enfin, il demande si d'autres utilisateurs de la bande d'arrêt d'urgence, comme les services du parquet ou les services de dépannage, figurent également parmi les véhicules prioritaires.

Mme Laurence Zanchetta (PS) déclare que son groupe est également favorable à une révision globale du Code de la route plutôt qu'à l'apport constant de modifications partielles et ponctuelles audit Code.

B. Réponses de l'auteur de la proposition de loi

M. Wouter Raskin (N-VA) constate que les principes de la proposition de loi à l'examen sont largement soutenus. S'il est vrai que l'obligation de libérer la bande d'arrêt d'urgence existe déjà, la proposition de loi à l'examen vise précisément à autoriser les conducteurs de véhicules

heeft duidelijkheid te scheppen voor de hulpdiensten. Ze zal het wetsvoorstel ook steunen, op voorwaarde dat *amendement nr. 3* (DOC 55 0589/003) van de heer Raskin c.s. en dat ze medeondertekend heeft, wordt aangenomen.

Dit amendement nr. 3 wil tegemoetkomen aan alle inhoudelijke opmerkingen en bezwaren van de adviezen die eerder werden uitgebracht bij de behandeling van het wetsvoorstel.

Voorts wil het amendement in het wegverkeersreglement ook nog aanpassingen doorvoeren op twee punten waarover in de hoorzitting van 29 januari 2020 algehele consensus bleek te bestaan bij de gehoorde prioritaire diensten.

De auteurs van het amendement wensen echter niet in te gaan op de suggestie van de negatieve adviezen om de behandeling van voorliggend wetsvoorstel op te schorten in afwachting van de geplande herziening van de Wegcode. Om die reden beperkt het wetsvoorstel zich ook tot de essentie zonder voorts al te veel aan de bepalingen van de Wegcode te tornen.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) verwelkomt het voorliggende wetsvoorstel dat aan de bestuurders van prioritaire voertuigen meer rechtszekerheid biedt doordat het hen vrijstelt van de opvolging van een aantal verkeersregels, al heeft het voorstel een belangrijke impact op de Wegcode die inderdaad dringend aan een algehele herziening toe is.

De spreker kondigt de indiening aan van een *amendement nr. 4* (DOC 55 0589/003), dat als een subamendement wordt voorgesteld op amendement nr. 3 (*ibid.*) en betrekking heeft op de veldwachters. De aanpassing beoogt de Wegcode te actualiseren.

Tot slot vraagt of andere gebruikers van de pechstrook, zoals de diensten van het parket of pechdiensten, ook onder de prioritaire voertuigen vallen.

Mevrouw Laurence Zanchetta (PS) verklaart dat haar fractie eveneens voorstander is van een globale herziening van de Wegcode in plaats van telkens partiële, incidentele wijzigingen aan te brengen.

B. Antwoorden van de indiener van het wetsvoorstel

De heer Wouter Raskin (N-VA) stelt vast dat de uitgangspunten van het wetsvoorstel ruim gedragen worden. De verplichting tot het vrijmaken van de rijweg bestaat inderdaad al, maar de bedoeling van het voorliggende wetsvoorstel is precies om de bestuurders van prioritaire

prioritaires à utiliser effectivement cet espace libéré sans risquer des poursuites pénales. Les autres utilisateurs de la bande d'arrêt d'urgence ne seront pas considérés comme des conducteurs de véhicules prioritaires.

Pour le surplus, il renvoie à la justification de l'amendement n° 3 (*supra*; DOC 55 0589/003).

IV. — COMMENTAIRE DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

L'article 1^{er} ne donne lieu à aucune observation.

Il est adopté à l'unanimité.

Article 1^{er}/1 (*nouveau*)

L'amendement n° 4 tend à insérer un nouvel article dans la proposition de loi à l'examen afin de remplacer l'article 3, 5°, 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 par une disposition renvoyant aux gardes champêtres, visés dans l'article 61 du Code rural, désignés par les députations des conseils provinciaux.

Cet article est adopté par 10 voix contre 5.

Art. 2

Cet article prévoit d'insérer un article 37.5 dans 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.

L'amendement n° 3 tend à remplacer l'article 2 par les articles 2, 2/1 et 2/2. En ce qui concerne le contenu et la portée de l'amendement à l'examen, il est renvoyé à la discussion générale (*supra*) et au DOC 55 0589/003.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) demande comment l'énumération a été élaborée dans l'amendement à l'examen et comment la proposition de loi à l'examen s'articule exactement avec la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de

voertuigen toe te staan die vrijgemaakte ruimte ook daadwerkelijk te gebruiken zonder risico op strafrechtelijke vervolging. De andere gebruikers van de pechstrook worden niet beschouwd als prioritaire voertuigen.

Voor het overige zij verwezen naar de verantwoording bij amendement nr. 3 (*supra*; DOC 55 0589/003).

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel betreft de constitutionele grondslag van het wetsvoorstel.

Artikel 1 geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

Het wordt eenparig aangenomen.

Artikel 1/1 (*nieuw*)

Amendement nr. 4 strekt ertoe een nieuw artikel in te voegen in het wetsvoorstel teneinde artikel 3, 5°, 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 vervangen door een bepaling die verwijst naar de veldwachters, bedoeld in artikel 61 van het veldwetboek, aangesteld door de deputaties van de provincieraden.

Dit artikel wordt aangenomen met 10 tegen 5 stemmen.

Art. 2

Dit artikel voorziet in de invoeging van een artikel 37.5 in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Amendement nr. 3 beoogt artikel 2 te vervangen door de artikelen 2, 2/1 en 2/2. Voor de inhoud en de strekking van dit amendement wordt naar de algemene bespreking verwezen (*supra*) en naar het stuk DOC 55 0589/003 zelf.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) vraagt hoe de opsomming in het amendement tot stand kwam en wat de precieze samenhang is tussen voorliggend wetsvoorstel en het inmiddels gestemde wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer

la voie publique en ce qui concerne l'introduction d'un couloir de secours (DOC 55 0814/001).

M. Wouter Raskin (N-VA) précise que cette énumération provient de la proposition de révision du Code de la route envisagée. La corrélation avec la proposition de loi visant à instaurer un couloir de secours importe notamment à l'égard de la sécurité juridique pour les conducteurs de véhicules prioritaires souhaitant emprunter ce couloir de secours lors d'une intervention.

L'amendement n° 3 est adopté par 11 voix contre 5.

L'amendement n° 1, retiré, n'est pas mis aux voix.

Par conséquent, l'article 2 de la proposition de loi est intégralement remplacé conformément à l'amendement n° 3.

Art. 3

L'article 3 fixe la date d'entrée en vigueur.

Il ne donne lieu à aucune observation.

L'article 3 est adopté par 11 voix contre 5.

Art. 4

Cet article dispose que le Roi peut abroger, compléter, modifier ou remplacer la disposition modifiée par l'article 2.

L'amendement n° 2, retiré, n'est pas mis aux voix.

L'article 4 est adopté par 11 voix contre 5.

*

* *

L'ensemble de la proposition de loi, telle qu'elle a été modifiée et corrigée sur le plan légistique, est adopté par vote nominatif par 11 voix contre 5.

Vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman

en van het gebruik van de openbare weg wat de invoering van de reddingsstrook betreft (DOC 55 0814/001).

De heer Wouter Raskin (N-VA) verduidelijkt dat deze opsomming is overgenomen uit het geplande voorstel tot herziening van de Wegcode. De samenhang met het wetsvoorstel tot invoering van een reddingsstrook is met name van belang om rechtszekerheid te bieden aan de bestuurders van prioritaire voertuigen wanneer zij van deze reddingsstrook gebruik wensen te maken tijdens een interventie.

Amendement nr. 3 wordt aangenomen met 11 tegen 5 stemmen.

Het ingetrokken amendement nr. 1 wordt niet ter stemming voorgelegd.

Derhalve wordt artikel 2 van het wetsvoorstel geheel vervangen overeenkomstig amendement nr. 3.

Art. 3

Artikel 3 betreft de datum van inwerkingtreding.

Het geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

Artikel 3 wordt aangenomen met 11 tegen 5 stemmen.

Art. 4

Dit artikel bepaalt dat de Koning de bij artikel 2 gewijzigde bepaling kan opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen.

Het ingetrokken amendement nr. 2 wordt niet ter stemming voorgelegd.

Artikel 4 wordt aangenomen met 11 tegen 5 stemmen.

*

* *

Het gehele wetsvoorstel wordt, zoals geamendeerd en wetgevingstechnisch verbeterd, bij naamstemming aangenomen met 11 tegen 5 stemmen.

De naamstemming is als volgt:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Sarah Schlitz

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters

CD&V: Jef Van den Bergh

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel

Open Vld: Marianne Verhaert

sp.a: Joris Vandenbroucke

Ont voté contre:

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

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau

Se sont abstenus:

Nihil.

Le rapporteur,

Le président,

Joris VANDENBROUCKE

Jean-Marc DELIZÉE

V. — ANNEXES

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Sarah Schlitz

VB: Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters

CD&V: Jef Van den Bergh

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel

Open Vld: Marianne Verhaert

sp.a: Joris Vandenbroucke

Hebben tegengestemd:

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

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau

Hebben zich onthouden:

Nihil.

De rapporteur,

De voorzitter,

Joris VANDENBROUCKE

Jean-Marc DELIZÉE

V. — BIJLAGEN

V. — ANNEXES



Wallonie
Le Ministre-Président

V. — BIJLAGEN

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 : W. Haack
cc : A. Sadat

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

Rue Mazy, 25-27
B-5100 Namur
Tel : +32 (0)81 331 211
+32 (0)81 331 365
elio.dirupo@gov.wallonie.be
www.wallonie.be



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 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (DOC 55 0589/001) ;

Rue Mazy 25-27 B-5100 Namur
Tél. +32 (0) 81 331 211 Fax. +32 (0) 81 331 219

- 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 Doutrelept
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 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

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	
Aucun ODD rencontré		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

Vlaamse Regering

Lydia Peeters
**Vlaams minister van Mobiliteit en
 Openbare Werken**
 Koning Albert II-laan 20
 1000 BRUSSEL
T 02 552 63 00
 kabinet.peeters@vlaanderen.be
www.vlaanderen.be

De heer P. Dewael
 Kamervoorzitter
 Kamer van volksvertegenwoordigers
 1008 Brussel

CC Mevrouw S. Wilmes
 Eerste minister

uw bericht van 20 november 2019 en 5 februari 2020	uw kenmerk Brieven - wetsvoorstellen	ons kenmerk	bijlagen nota
vragen naar/e-mail Erika Verstrepen erika.verstrepen@vlaanderen.be		telefoonnummer 02/552.63.00	datum

Betreft: Wetsvoorstellen- Procedure van samenwerking.

Mijnheer de Kamervoorzitter,

De Eerste Minister vroeg de Vlaamse Regering bij brief d.d. 20 november 2019 haar standpunt over het wetsvoorstel tot wijziging van het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft.

Per e-mail van 5 februari 2020 vraagt de Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen het standpunt van de Vlaamse Regering over een wetsvoorstel tot wijziging van het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de invoering van de reddingstrook betreft.

Wij kunnen ons vinden in de gezamenlijke invoering van de voorgestelde tekstwijzigingen van het koninklijk besluit. Voor beide wetsvoorstellen wordt evenwel voorgesteld om de betrachtingen van het wetsvoorstel op een eenvoudigere manier in te voeren.

Indien het wetsvoorstel m.b.t. de invoering van de reddingstrook niet wordt ingevoerd, wordt negatief advies verleend voor het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1.12.1975 houdende algemeen reglement op de

politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wat de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft gezien er niets vastgelegd wordt over de manier waarop andere weggebruikers zich moeten gedragen bij de nadering van een prioritair wegvoertuig op de zogenaamde 'reddingstrook'.

Voor meer duiding hierover verwijs ik naar de nota in bijlage.

Hoogachtend,

Getekend door: Lydia Peeters (Signature)
Getekend op: 2020-05-18 13:54:50 +01:00
Reden: Ik keur dit document goed



Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken



Note d'avis institut Vias : Commission Mobilité, Entreprises publiques et Institutions fédérales 29/1

Proposition de loi (Wouter Raskin, Yngvild Ingels, Frieda Gijbels, Tomas Roggeman) modifiant 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, en ce qui concerne la circulation des véhicules prioritaires, n° 589/1.

Avis portant sur le fond à propos de la proposition de loi :

L'institut Vias n'a aucune objection à ce que les véhicules prioritaires ne soient pas tenus de respecter les dispositions prévues si leur mission le justifie. En effet, dans la pratique, il arrive déjà souvent qu'en cas d'urgence, les services de secours circulent entre les deux bandes de circulation les plus à gauche. En Allemagne, ce principe est connu sous le nom de « Rettungsgasse ». Il est bon que cela soit maintenant également réglementé par la loi.

Après tout, emprunter la bande d'arrêt d'urgence peut dans certains cas être problématique en raison des débris qui s'y trouvent ou du fait qu'elles sont interrompues à hauteur des ponts. En outre, les automobilistes utilisent régulièrement la bande d'arrêt d'urgence pour prendre la prochaine sortie, ce qui entraîne parfois des embouteillages sur la bande d'arrêt d'urgence. Cette pratique peut bloquer le passage des services de secours.

Tout cela donne lieu à une perte de temps pour les services de secours, avec des conséquences potentiellement (graves). Si tous les conducteurs connaissaient le principe du couloir de secours, cela pourrait faciliter le passage des véhicules prioritaires.

Avis technique à propos de la proposition de loi :

Nous privilégions une formulation simple et claire dans le code de la route. Les règles relatives aux véhicules prioritaires sont reprises à différents endroits dans le code de la route actuel.

Dans la proposition du renouvellement du code de la route, qui n'est pas encore en vigueur, toutes les règles s'appliquant aux véhicules prioritaires ont déjà été clairement énoncées dans 1 article.

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



Proposition de loi (Frank Troosters, Barbara Pas, Pieter De Spiegeleer, Nathalie Dewulf, Steven Creyelman, Erik Gilissen) modifiant 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, en ce qui concerne les emplacements de stationnement réservés aux femmes enceintes, n° 585/1.

Avis portant sur le fond à propos de la proposition de loi :

Faire une exception pour les femmes enceintes ne doit pas conduire à une réduction de la disponibilité des places de stationnement pour les personnes handicapées. Ces espaces doivent leur rester exclusivement réservés. Nous sommes donc opposés à la proposition d'autoriser les femmes enceintes à utiliser les places de parking réservées aux personnes handicapées.

Il est vrai que certains centres commerciaux disposent déjà de places de parking pour les femmes enceintes à proximité de la porte. Il est évident que cela ne pose aucun problème.

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



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 ».

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 relatif à l'instauration d'une chaussée à circulation centrale, n° 789/1

Avis portant sur le fond à propos de la proposition de loi :

Cette proposition concerne l'officialisation de la chaussée à voie centrale banalisée. Il s'agit d'une chaussée à circulation centrale composée d'une voie destinée au trafic motorisé, encadrée par deux bandes latérales dédiées aux usagers doux tels que les piétons et les cyclistes.

Le commentaire apporté à cette proposition de loi est un bon résumé de deux expériences réalisées par l'institut Vias (alors l'Institut Belge pour la Sécurité Routière) dans deux communes wallonnes. La proposition de loi finale repose totalement sur les conclusions finales de cette expérience. En tant qu'institut Vias, nous pouvons par conséquent nous montrer d'accord avec cette proposition de loi dans son intégralité.

Les recherches montrent qu'une telle mesure a un effet positif sur la distance entre le trafic motorisé et les cyclistes. La distance de sécurité latérale était mieux respectée tant lors du dépassement des cyclistes que lors du croisement d'un cycliste venant en sens inverse. Dans cette étude, un tel marquage n'a eu aucun effet sur la vitesse des véhicules motorisés. L'introduction d'une chaussée à voie centrale banalisée n'est donc pas une mesure visant à réduire la vitesse. Cela nécessite d'autres interventions.

Toutefois, nous tenons à souligner explicitement que cette solution ne peut être utilisée que dans certaines situations, comme indiqué dans les commentaires et le rapport d'évaluation :

- Petites voies rurales
- Trafic limité (environ 1500 véhicules maximum par jour et très peu de trafic lourd) – voir normes Suisse et France
- En combinaison avec une vitesse V85 de 70 km/h – peut-être une limitation de vitesse à 70 km/h
- Signalisation claire où la distinction entre bande cyclable suggérée et piste cyclable est clairement établie.

Avis technique à propos de la proposition de loi :

- La terminologie doit être appliquée en conséquence. Dans la version néerlandaise, il est toujours question de « *fietsstrook* » ; dans la version française, on utilise le terme « *la bande cyclable* ». Toutefois, dans l'article 3, on a soudainement recours au terme « *piste cyclable* » qui est le terme officiel pour *fietspad*.
- A l'article 9.3.3., l'énumération « *Les tricycles et quadricycles sans moteur dont la largeur, chargement compris, est inférieure à 1 mètre* » est superflue puisqu'ils sont assimilés aux cyclistes dans les autres articles du code de la route.
- L'article 7 décrit les signaux routiers F121 et F122. Les images fournies sont une copie des signaux en France. On utilise ici d'autres symboles de cyclistes et de voitures que ceux utilisés sur nos panneaux. Une adaptation au contexte belge nous semble nécessaire.

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



Adviesnota Vias institute: Commissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale instellingen 29/1

Wetsvoorstel (Wouter Raskin, Yngvild Ingels, Frieda Gijbels, Tomas Roggeman) tot wijziging 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, wat de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft, nr. 589/1.

Inhoudelijk advies op het wetsvoorstel:

Vias institute heeft er geen bezwaar tegen dat prioritaire voertuigen, wanneer hun opdracht het rechtvaardigt, de voorgestelde bepalingen niet hoeven na te leven. In de praktijk is het immers al vaak zo dat wanneer er noodsituaties zijn, de hulpdiensten rijden tussen de 2 meest links gelegen rijstroken volgens het visgraatprincipe. In Duitsland staat dit principe bekend als de 'Rettungsgasse'. Het is goed dat dit nu ook wettelijk geregeld wordt.

Op de pechstrook rijden kan in sommige gevallen immers problematisch zijn door brokstukken die er zich op bevinden of pechstroken die aan bruggen onderbroken worden. Daarnaast gebruiken automobilisten regelmatig de pechstrook om de eerstvolgende afrit te nemen, soms leidt dit tot files op de pechstrook. Daardoor kunnen de hulpdiensten geblokkeerd geraken.

Dit alles zorgt voor tijdverlies voor de hulpdiensten met mogelijk (zware) gevolgen. Indien alle bestuurders vertrouwd zijn met het visgraatprincipe, kan dat de doorgang van prioritaire voertuigen bevorderen.

Technisch advies op het wetsvoorstel:

We geven de voorkeur aan een eenvoudige en heldere formulering in het verkeersreglement. In het huidige verkeersreglement staan de regels voor prioritaire voertuigen op verschillende plaatsen.

In het voorstel voor de vernieuwde wegcode, die nog niet van kracht is, zijn alle regels voor prioritaire voertuigen reeds overzichtelijk samengezet in 1 artikel.

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



Wetsvoorstel (Frank Troosters, Barbara Pas, Pieter De Spiegeleer, Nathalie Dewulf, Steven Creyelman, Erik Gilissen) tot wijziging 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 wat het parkeren door zwangere vrouwen betreft, nr. 585/1.

Inhoudelijk advies op het wetsvoorstel

Het mag niet de bedoeling zijn dat een uitzondering maken voor zwangere vrouwen leidt tot het verminderen van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Die plaatsen moeten exclusief voor hen voorbehouden blijven. We zijn dus tegen het voorstel om parkeerplaatsen voor personen met een handicap te laten gebruiken door zwangere vrouwen.

Het is wel zo dat aan bepaalde winkelcentra al specifieke plaatsen voorzien zijn kort bij de deur voor zwangere vrouwen. Dat is uiteraard geen enkel probleem.

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



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.

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 tot invoering van de rijbaan met middenverkeer. nr. 789/1

Inhoudelijk advies op het wetsvoorstel

Dit voorstel betreft het officialiseren van de weg met kantstroken, bestaande uit een centrale rijloper voor het gemotoriseerde verkeer met aan weerszijden kantstroken bestemd voor de zachte modi zoals voetgangers en fietsers.

De toelichting bij dit wetsvoorstel is een goede samenvatting van twee experimenten uitgevoerd door Vias institute (toen nog het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid) in twee Waalse gemeenten. Het uiteindelijke wetsvoorstel is volledig gebaseerd op de eindconclusies van dit experiment. Als Vias institute kunnen we dan ook akkoord gaan met dit wetsvoorstel in zijn geheel.

Uit onderzoek blijkt immers dat een dergelijke ingreep een positief effect heeft op de afstand tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers. Zowel bij het inhalen van fietsers als bij het kruisen van een fietser uit de tegenovergestelde richting werd de laterale veiligheidsafstand beter gerespecteerd. Een dergelijke markering had in dit onderzoek geen effect op de snelheid van de gemotoriseerde voertuigen. De invoering van een rijbaan met middenverkeer is dus geen maatregel om de snelheid te doen dalen. Daarvoor zijn andere ingrepen noodzakelijk.

Wel willen we uitdrukkelijk benadrukken dat deze oplossing slechts in bepaalde situaties, zoals aangegeven in de toelichting en in het evaluatierapport, een zinvolle toepassing kan vinden:

- Kleine landelijke wegen
- Beperkt verkeer (ca. max. 1500 voertuigen per dag en zeer weinig zwaar verkeer) – zie normen Zwitserland en Frankrijk
- Gecombineerd met een V85-snelheid van 70 km/u – mogelijks een snelheidslimiet van 70 km/u
- Duidelijke signalisatie, waarbij onderscheid tussen fietssuggestiestrook – fietspad en deze fietsstrook consequent wordt uitgevoerd.

Technisch advies op het wetsvoorstel:

- Terminologie moet consequent worden toegepast. In de Nederlandse versie wordt altijd gesproken over '*fietstrook*'; in de Franse tekst gebruikt men de term '*la bande cyclable*'. Echter bij artikel 3 wordt de Franse term plots '*piste cyclable*' wat de officiële term is voor *fietspad*.
- Bij artikel 9.3.3. lijkt de opsomming '*bestuurders van drie- en vierwielers zonder motor waarvan de breedte, lading inbegrepen minder is dan 1 meter*' overbodig omdat ze in andere artikels van het verkeersreglement gelijkgesteld worden aan fietsers.
- Artikel 7 beschrijft de verkeersborden F121 en F122. De bijgeleverde foto's zijn een kopie van de borden in Frankrijk. Hier worden andere symbolen gebruikt van fietsers en auto's dan die gangbaar zijn in onze borden. Een aanpassing aan de Belgische context lijkt ons dan ook nodig.

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



City Atrium
Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles
Locker: 8B21

Numéro d'entreprise : 0 308 357 852

Bruxelles, le 05-11-2019

Votre message du :	Vos références :	Nos références :	Annexe(s) :
29-10-2019	e-mail : CL\Propositions prioritaires - avis		1

Objet: avis concernant la proposition de loi n° 55-589 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

1. But de la proposition de loi

La proposition de loi prévoit d'assortir le Code de la route d'un certain nombre d'exceptions pour les véhicules prioritaires, en particulier en ce qui concerne la position sur la voie publique, pour leur offrir la possibilité de circuler également entre les bandes de circulation.

2. Contexte

Lorsque la nature de leur mission le requiert, les conducteurs de véhicules prioritaires ont certes le droit de circuler sur la bande d'arrêt d'urgence, mais ils ne peuvent pas, par exemple, circuler entre la deuxième et la troisième bande de circulation en cas d'embouteillage sur l'autoroute. En pratique, les infractions de roulage de ce type commises par les membres des services de secours sont aussi effectivement sanctionnées. Cette proposition vise à dispenser les services de secours du respect de certaines dispositions spécifiques du Code de la route lorsque leur mission le justifie.

3. Point de vue de l'administration

3.1. Sur le principe

Le SPF M&T déplore qu'une modification d'arrêté royal en tant que telle soit formulée dans une proposition de loi. L'administration demande au Parlement d'envisager de soumettre au vote une résolution sur cette question, qui mandaterait le ministre de la Mobilité de modifier le Code de la route dans le respect de la forme et de la sécurité juridique.

www.mobilit.belgium.be



Page 2 / 3

3.2. Sur le timing

Certes, cette modification pourrait rendre les choses plus claires pour les conducteurs de véhicules prioritaires et pourrait aussi aider les instances de contrôle. Ce n'est pas pour autant que cet amendement doit être adopté dans l'urgence et qu'il n'est pas possible d'attendre la fin des travaux qui se déroulent dans le cadre de la révision du Code de la route. Le SPF M&T plaide donc pour que cette modification soit maintenue dans le projet de révision du Code de la route.

Les auteurs de la proposition de loi font état de conducteurs de véhicules prioritaires qui auraient été condamnés pour avoir circulé entre les bandes de circulation. Reste cependant à savoir si ces personnes ont été condamnées pour le fait d'avoir circulé entre les bandes de circulation ou pour une conduite imprudente entre les bandes de circulation. Le SPF M&T présume que cela doit plutôt être pour la deuxième raison dans la mesure où, si une file empêche un véhicule prioritaire de rouler sur la bande de circulation située la plus à gauche, celui-ci n'a d'autre solution que de circuler entre les bandes de circulation pour rejoindre à temps le lieu de l'accident (= force majeure).

3.3. Sur la forme

a) Toute modification du Code de la route est une matière qui requiert l'association des gouvernements régionaux (article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles).

b) Etant donné que le Code de la route est un arrêté d'exécution, toute intervention du législateur crée une insécurité juridique. Il est recommandé de demander par voie de résolution au ministre compétent d'entreprendre les démarches nécessaires.

3.4. Sur le fond

La proposition de loi énumère un certain nombre d'articles qui ne trouvent pas à s'appliquer aux véhicules prioritaires lorsque leur mission le justifie. Cela part d'une intention louable, à savoir clarifier ce qui est permis et ce qui ne l'est pas pour les conducteurs de véhicules prioritaires. Cependant, un certain nombre de considérations s'imposent :

- la liste des articles qui ne trouveraient plus à s'appliquer aux véhicules prioritaires effectuant une mission d'urgence est trop restreinte. En effet, resteraient ainsi applicables, par exemple les limites de vitesse ainsi que les règles relatives à l'exécution de manœuvres, etc. ;
- l'énumération des exceptions à l'article 37.5 semble à première vue logique, mais le problème est que l'article 59 mentionne aussi déjà quelques exceptions. Prévoir des exceptions pour les véhicules prioritaires dans deux articles différents rend les choses un peu confuses.

Le projet de révision du Code de la route prévoit que les véhicules prioritaires effectuant une mission prioritaire ne sont pas tenus de respecter le code de la route, à l'exception d'un certain nombre d'articles qui demeurent applicables (notamment l'interdiction de stationner sur un passage à niveau, le respect des injonctions, etc.). Cela semble être une meilleure option que d'énumérer les articles qui ne trouvent plus à s'appliquer.

Par ailleurs, le projet de révision du Code de la route met fin aux exceptions pour véhicules prioritaires à l'article 59. ~~Tout ce qui a trait aux véhicules prioritaires est rassemblé dans un seul article, en l'occurrence l'article portant sur les véhicules prioritaires. Cela clarifie les choses et crée d'office aussi une sécurité juridique.~~

www.mobilit.belgium.be

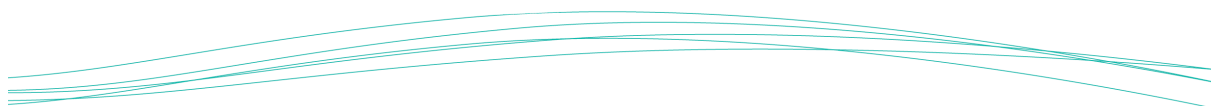


Page 3 / 3

4. Conclusion

La proposition de loi tente d'apporter une réponse à une demande pertinente, sauf qu'il convient d'observer qu'il existe de meilleures options. Cette question est notamment réglée de façon plus logique et plus cohérente dans le projet de révision de Code de la route. Il est dès lors recommandé, soit d'emprunter la solution prévue dans ce projet, soit de faire preuve d'un peu de patience et d'attendre que le projet de révision du Code de la route soit finalisé. Pour éviter des problèmes de sécurité juridique, il semble de toute façon recommandé de demander par voie de résolution au ministre de la Mobilité de prendre une initiative afin de clarifier la situation des véhicules prioritaires effectuant une mission d'urgence.

Karel Hofman
Conseiller



www.mobilit.belgium.be





Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer

City Atrium
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel
Locker: 8B21

Ondernemingsnummer: 0 308 357 852

Brussel, 5/11/2019

Uw bericht van:	Uw kenmerk:	Ons kenmerk:	Bijlage(n):
29/10/2019	e-mail : CL\Propositions prioritaires - avis		1

Betreft: advies op het wetsvoorstel 55-589 tot wijziging 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, wat de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft.

1. Doel van het wetsvoorstel

Het wetsvoorstel voorziet een aantal uitzonderingen op de wegcode voor wat betreft prioritaire voertuigen. In het bijzonder voor wat betreft de plaats op de openbare weg, om ze de mogelijkheid te geven om ook tussen de rijstroken te rijden.

2. Context

Bestuurders van prioritaire voertuigen mogen indien de aard van hun opdracht dit vereist wel op de pechstrook rijden, maar bijvoorbeeld niet bij filevorming op autosnelwegen tussen de tweede en de derde rijstrook rijden. Verkeersovertredingen door hulpdiensten op dat vlak worden in de praktijk ook effectief bestraft. Met dit voorstel worden hulpdiensten vrijgesteld van de naleving van een aantal welbepaalde bepalingen van de Wegcode voor zover hun opdracht het rechtvaardigt.

3. Zienswijze van de administratie

3.1. Wat betreft het principe

De FOD M&T betreurt dat een wijziging van een Koninklijk Besluit als dusdanig in een wetsontwerp is opgenomen. De administratie verzoekt het Parlement te overwegen een resolutie over deze kwestie ter stemming te brengen, die de minister van Mobiliteit een mandaat zou geven om de verkeerswetgeving te wijzigen op een manier die de vorm en de rechtszekerheid respecteert.

3.2. Wat betreft de timing

Het klopt dat deze wijziging meer duidelijkheid zou kunnen verschaffen aan de bestuurders van prioritaire voertuigen alsook de handhavingsinstanties zou kunnen helpen. Dit betekent echter niet dat

www.mobiliteit.belgium.be



Pagina 2 / 3

dit amendement met spoed moet worden aangenomen en dat er niet kan gewacht worden tot op het einde van de werkzaamheden in het kader van de herziening van het verkeersreglement. De FOD M&T pleit er dan ook voor om deze wijziging te handhaven in het ontwerp tot herziening van de wegcode.

De auteurs van het wetsvoorstel maken gewag van bestuurders van prioritaire voertuigen die veroordeeld zouden zijn voor het rijden tussen de rijstroken. Het is echter onduidelijk of deze personen veroordeeld zijn voor het rijden tussen de rijstroken op zich of eerder voor het onvoorzichtig rijden tussen de rijstroken. De FOD M&T vermoedt dat het eerder het tweede zal zijn. Immers, indien een prioritaire voertuig niet op de meest linkse rijstrook kan rijden ingeval van een file, kan het niet anders dan tussen de rijstroken rijden om tijdig de plaats van het ongeval te bereiken (= overmacht).

3.3. Wat de vorm betreft

a) Elke wijziging van de wegcode is een aangelegenheid waarvoor de betrokkenheid van de gewestelijke regering vereist is (art. 6, § 4, 3°, BWHI).

b) Aangezien de wegcode een uitvoeringsbesluit is, creëert elke tussenkomst van de wetgever rechtsonzekerheid. Het is aangewezen via een resolutie aan de bevoegde minister te vragen de nodige stappen te ondernemen.

3.4. Wat de inhoud betreft

Het wetsvoorstel somt een aantal artikelen op die niet van toepassing zijn voor prioritaire voertuigen wanneer hun opdracht het rechtvaardigt. Het opzet, nl. duidelijk maken wat bestuurders van prioritaire voertuigen wel of niet mogen doen, is lovenswaardig. Echter, er moeten toch een aantal bedenkingen geuit worden:

- De lijst met artikelen die niet langer van toepassing zouden zijn op prioritaire voertuigen die een dringende opdracht uitvoeren is te beperkt. Zo blijven bv. de snelheidslimieten van toepassing, blijven de regels mbt het uitvoeren van manoeuvres van toepassing, ...;
- Het opsommen in artikel 37.5 van de uitzonderingen lijkt op het eerste gezicht logisch maar het probleem is dat er in artikel 59 ook al een paar uitzonderingen zijn vermeld. Het geheel wordt enigszins onoverzichtelijk wanneer in twee verschillende artikelen voor prioritaire voertuigen uitzonderingen worden voorzien.

In het ontwerp tot herziening van de wegcode werd voorzien dat prioritaire voertuigen die een prioritaire voertuigen uitvoeren, het verkeersreglement niet moeten naleven, met uitzondering van een aantal artikelen die van kracht blijven (oa parkeerverbod op overwegen, opvolgen bevelen,...). Dit lijkt een betere optie dan het opsommen van de artikelen die niet langer van toepassing zijn.

Daarnaast wordt in het ontwerp tot herziening van de wegcode komaf gemaakt met de uitzonderingen voor prioritaire voertuigen in artikel 59. Alles met betrekking tot de prioritaire voertuigen staat gebundeld in één artikel, nl. het artikel over prioritaire voertuigen. Dat verduidelijkt de zaken en creëert meteen ook rechtszekerheid.

4. Conclusie

Het wetsvoorstel tracht tegemoet te komen aan een pertinente vraag, alleen moet worden opgemerkt dat er betere opties zijn. Zo wordt dit in het ontwerp tot herziening van het verkeersreglement op een meer logische en coherente manier geregeld. Het is dan ook aangewezen om ofwel de in dat ontwerp voorziene oplossing over te nemen of nog wat geduld te oefenen en te wachten op het finaliseren van

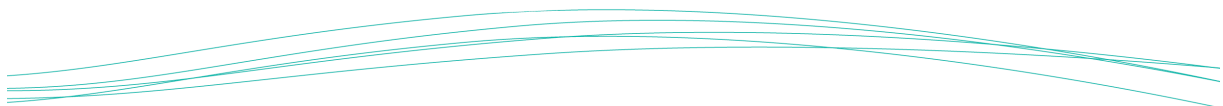
www.mobiliteit.belgium.be



Pagina 3 / 3

het ontwerp tot herziening van de wegcode. Om problemen mbt de rechtszekerheid te vermijden lijkt het sowieso aangewezen om via een resolutie aan de Minister van Mobiliteit te vragen een initiatief te nemen om de situatie van prioritaire voertuigen met een dringende opdracht uit te klaren.

Karel Hofman
Adviseur



www.mobilit.belgium.be



From: Van Belleghem Tim <tim.vanbelleghem@ibz.fgov.be>
Sent: Monday, December 16, 2019 3:53 PM
To: David MODRZEWSKI <David.MODRZEWSKI@lachambre.be>
Subject: RE: 20191107Advies minister prioritaire voertuigen



Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur

A l'attention de M. Jean-Marc Delizée
 Président de la Commission Mobilité,
 Entreprises publiques et Institutions
 fédérales
 Place de la Nation 2
 1000 BRUXELLES

Votre personne de contact	T	Vos références	Annexe(s)
Raf Truyens	02 504 85 58		
E-mail	F	Nos références	Bruxelles
raf.truyens@ibz.fgov.be	02 502 44 30		

Objet : Proposition de loi du 26 septembre 2019 modifiant 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, en ce qui concerne le passage de véhicules prioritaires

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire part de l'avis suivant à l'intention de la Commission Mobilité, Entreprises publiques et Institutions fédérales, concernant la proposition de loi susmentionnée (DOC 55 0589/001).

Ladite proposition de loi part du principe que les services prioritaires devraient être autorisés à circuler sur la bande d'arrêt d'urgence uniquement et que les services de secours et leurs collaborateurs pourraient être tenus civilement et pénalement responsables lorsqu'ils circuleraient par exemple entre la deuxième et la troisième bande en cas d'embouteillage sur une autoroute.

Ce raisonnement pêche par la base. Bien qu'il n'existe actuellement aucune obligation pour les conducteurs de former un 'couloir de secours-motif à chevrons', les véhicules prioritaires peuvent – en cas de force majeure due à l'exécution d'une mission urgente – circuler n'importe où sur la voie publique. En d'autres mots, ils ne sont pas obligés d'emprunter la bande d'arrêt d'urgence si cela ne leur semble pas indiqué. Une condamnation judiciaire pour non-utilisation de la bande d'arrêt d'urgence par un véhicule prioritaire, me semble donc peu probable et aucun cas ne m'est connu.

Néanmoins, une clarification du Code de la route s'impose. Le Service public fédéral Mobilité, qui prépare une révision plus large du Code de la route, prévoit, dans ce cadre, une disposition plus globale en ce qui concerne la place que les véhicules prioritaires peuvent occuper sur la voie publique. Elle prévoit en outre l'obligation pour les conducteurs de former un 'couloir de secours- motif à chevrons' à l'approche d'un véhicule prioritaire sur les routes dépourvues d'une bande d'arrêt d'urgence.

Je vous conseille dès lors d'attendre la révision du Code de la route. La proposition de loi est certes louable mais la liste des articles ne s'appliquant plus aux véhicules prioritaires en mission urgente, est trop restrictive. Par exemple, les limitations de vitesse ou les règles relatives à l'exécution de manœuvres, continuent de s'appliquer. L'énumération des exceptions à l'article 37.5 semble logique mais le tout devient source de confusion. L'article 59 prévoit également un certain nombre d'exceptions. Tout ce qui concerne les véhicules prioritaires devraient, du point de vue légistique, de préférence être regroupé en un seul article.

Je vous demande donc d'attendre le projet de révision du Code de la route, raison pour laquelle je rends un avis négatif.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées,

Pieter DE CREM



Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken

Aan de heer Jean-Marc Delizée
Voorzitter van de Commissie Mobiliteit,
Overheidsbedrijven en Federale
Instellingen
Natieplein 2
1000 BRUSSEL

Uw contactpersoon	T	Uw referentie	Bijlage(n)
Raf Truyens	02 504 85 58		
E-mail	F	Onze referentie	Brussel
raf.truyens@ibz.fgov.be	02 502 44 30	<i>B190-0.152</i>	10 DEC. 2019

Betreft : Wetsvoorstel van 26 september 2019 tot wijziging 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, wat de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft

Mijnheer de Voorzitter,

Ik heb de eer u ten behoeve van de Commissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen volgend advies aan te reiken aangaande bovenvermeld wetsvoorstel (DOC 55 0589/001).

Dit wetsvoorstel vertrekt van de premisse dat de prioritaire diensten enkel zouden mogen rijden op de pechstrook en dat hulpdiensten en hun medewerkers strafrechtelijk en burgerrechtelijk aansprakelijk zouden kunnen gesteld worden wanneer zij bijvoorbeeld bij filevorming op autosnelwegen tussen de tweede en derde rijstrook zouden rijden.

Dit uitgangspunt is foutief. Op dit ogenblik bestaat er weliswaar geen verplichting voor bestuurders om een zogenaamde 'visgraatmotief-reddingsstrook' te vormen, maar prioritaire diensten mogen zich – bij overmacht door het uitvoeren van een dringende opdracht – om het even waar begeven op de openbare weg. Ze zijn met andere woorden niet verplicht om gebruik te maken van de pechstrook, als hen dat bijvoorbeeld niet aangewezen lijkt. Een rechterlijke veroordeling voor het niet-gebruiken van de pechstrook door een prioritaair voertuig lijkt me dan ook onwaarschijnlijk, en is mij alleszins niet gekend.

Desalniettemin is een verduidelijking van de Wegcode aangewezen. De Federale Overheidsdienst Mobiliteit, die een bredere herziening van de Wegcode voorbereidt, voorziet in dit kader een meer omvattende bepaling voor wat betreft de plaats die prioritaire voertuigen kunnen innemen op de openbare weg. Daarenboven voorziet men ook de verplichting voor bestuurders om een 'visgraatmotief-reddingsstrook' te vormen bij het naderen van een achteropkomend prioritaair voertuig op wegen zonder pechstrook.

Ik adviseer u dan ook graag om de herziening van de Wegcode af te wachten. Het wetsvoorstel is zeker lovenswaardig, maar de lijst met artikelen die niet langer van toepassing zijn op prioritaire

Wetstraat 2 - 1000 Brussel - T 02 504 85 13 - F 02 504 85 25

.be

2/2

voertuigen die een dringende opdracht uitvoeren, is te beperkt. Zo blijven bijvoorbeeld snelheidslimieten van toepassing of blijven de regels met betrekking tot het uitvoeren van manoeuvres van toepassing. Het opsommen van de uitzonderingen in artikel 37.5 lijkt logisch, maar het geheel wordt onoverzichtelijk. Ook in artikel 59 zijn er immers enkele uitzonderingen vermeld. Op legistiek vlak zou alles met betrekking tot prioritaire voertuigen beter worden gebundeld in één artikel.

Derhalve vraag ik het ontwerp tot herziening van de Wegcode af te wachten, en adviseer ik negatief.

Met de meeste hoogachting,



Pieter DE CREM

De brandweer in Vlaanderen



1

Aanleiding hervorming

Ramp van Gellingen

16 doden – 124 gewonden



Voor 2015 – 165 gemeentelijke brandweerdiensten



Na 2015 – 20 hulpverleningszones

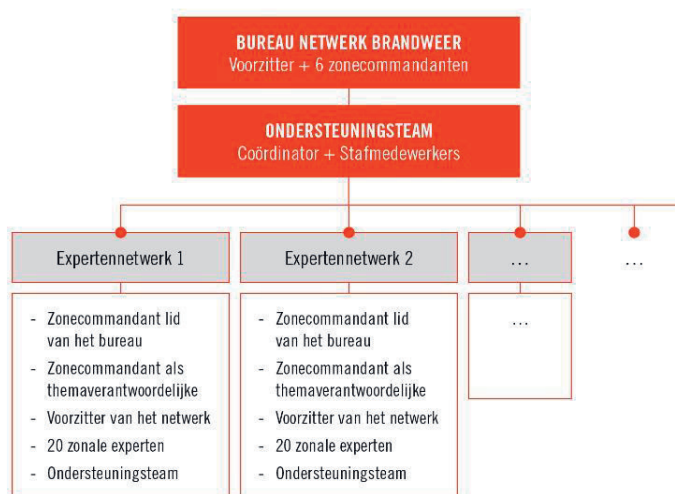


netwerk  brandweer



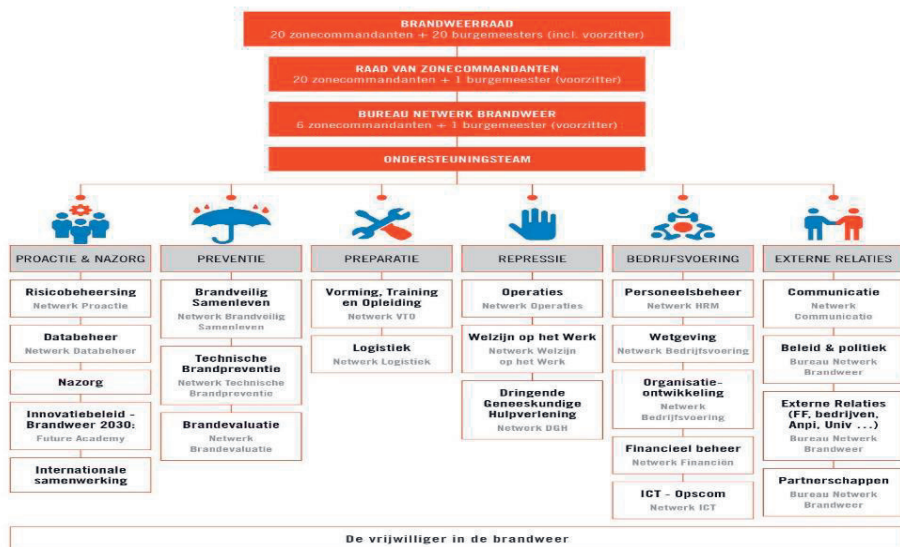
5

netwerk  brandweer

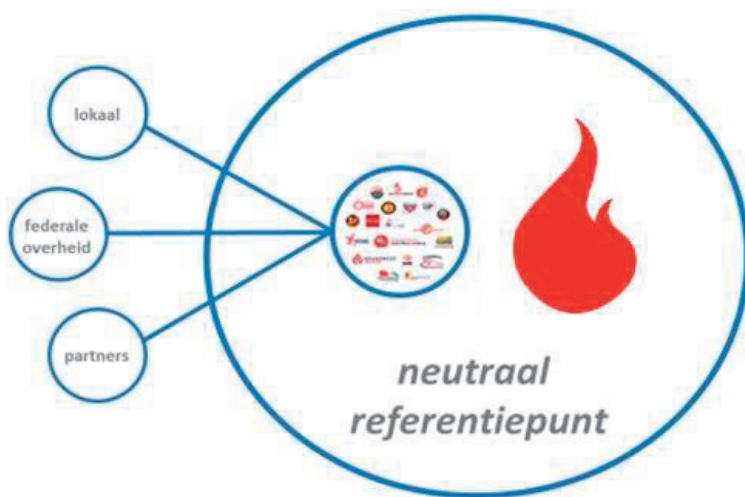


6

netwerk  brandweer



netwerk  brandweer



VERKEERSWETGEVING en hulpdiensten

- Hulpdiensten = **méér dan alleen brandweer**
- Van D1 tem D5 treden we **multi-** en zelfs al **transdisciplinair** op, dus in wetgeving de disciplines uit elkaar halen, maakt het geheel niet allen complex maar creëert ook een gevoel van onrechtvaardigheid
- **De wegcode kan niet alle specifieke situaties regelen.** Bovendien betekent een toelating om een bepaalde actie te doen niet automatisch dat je **verantwoordelijkheid** daarmee verdwijnt. Maar je mag als hulpverlener wel op bescherming rekenen. Niet alleen op momenten dat het **NIET** misloopt !

9

Geschiedenis van “pechstrook-” problematiek !

- In **2013 oprichting “multidisciplinaire werkgroep”** (dodelijke ongevallen en taak brandweer in signalisatie !) rond afstemmen “Vlaamse” procedures rond incidentenmanagement, waaruit bleek dat juridisch gesproken **niemand over pechstrook** mocht rijden (terwijl de wegpolitie dat zeker wel deed – en doet).
- **Politie** heeft gezorgd voor een **“bijsturing”**, waardoor er toestemming kwam om over **pechstrook** te rijden. MAAR, hierdoor is **onduidelijkheid** net groter geworden en gezien er oplossing in wetgeving is, kan deze bij afweging gebruikt worden.

10

netwerk  brandweer

KB 29 januari 2014 : bijsturing betreffende rijden op de pechstrook ...

Art. 4. Artikel 9.7 van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 4 april 2003 en opgeheven bij het koninklijk besluit van 13 februari 2007, wordt hersteld als volgt :

“9.7. Het is verboden op de pechstrook te rijden behalve :

- 1° voor de prioritaire voertuigen die een dringende opdracht uitvoeren;
- 2° voor personen of diensten opgeroepen door het openbaar ministerie of door de federale of lokale politie, om zich bij sterk vertraagd of stilstaand verkeer naar de plaats van een incident langs of op de autosnelweg of autoweg te begeven;
- 3° voor takelwagens, om zich bij sterk vertraagd of stilstaand verkeer, naar de plaats van een incident langs of op de autosnelweg of autoweg te begeven.”.

netwerk  brandweer

WEGCODE Art. 38



1 DECEMBER 1975. - Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

[BS 09.12.1975]

Titel II: Regels voor het gebruik van de openbare weg

Artikel 38. Gedrag tegenover prioritaire voertuigen die het speciaal geluidstoestel gebruiken

Zodra het speciaal geluidstoestel het naderen van een prioritaire voertuig aankondigt, moet elke weggebruiker onmiddellijk de doorgang vrijmaken en voorrang verlenen; zo nodig moet hij stoppen.



Wat is een dringende opdracht ?

Artikel 37.1 en 37.2 van de wegcode

- **Prioritair voertuig** (enkel voor diensten vermeld in KB 15-3-68)
 - = Blauw knipperlicht
 - = Uitgerust met speciaal geluidstoestel
- **Dringende opdracht :**
 - Blauw knipperlicht is verplicht
 - Geluidstoestel mag , maar moet niet (altijd)
- **MAAR :** wat is een dringende opdracht eigenlijk?
 - => *Een duidelijke definitie nodig... !*
 - **Voorstel :** Linken aan interventietypelijst van NC112 en/of ernst van incident
 - **Rechtvaardiging door de aard van de opdracht !!!**

13

Welke diensten mogen prioritair rijden cf. KB 15-3-68 ?

- Zeer Lange lijst van diensten en voertuigen
 - update lijkt aangewezen !
 - Welke koppeling met de opdracht ?
- **Artikel 59.13 WC , brandweer is geen bevoegd persoon bij het aanrijden! De brandweer is enkel bevoegd op plaats incident EN als politie er NIET is !**
- Wat met privé takeldiensten, FAST, ?

14

Juridische aspecten ...

- Er is een verschil tussen iets wat **verboden** is en iets wat **niet expliciet is toegelaten**, maar in **dringende omstandigheden** moet er **snel en pragmatisch** gehandeld kunnen worden.

Hulpverleners verdienen het beschermd te worden en vrijstellingen dienen voorzien te worden, maar zulks mag geen vrijgeleide zijn om roekeloos te rijden.

- **Inschatting maken gebeurt op het moment zelf** wanneer dikwijls niet alle informatie over het incident bekend is en dus niet achteraf !

15

Rechtvaardigheidsgrond

- Per inbreuk te analyseren

- **Noodtoestand**

- Het beschermde belang moet van hogere orde zijn dan de overtreden norm
- Er was een dreigend of ernstig gevaar
- Er was geen andere oplossing voorhanden
- ... Algemene zorgvuldigheidsplicht

= Veel subjectiviteit en weinig wettelijke definities (Dringend, rechtvaardiging, noodtoestand, zorgvuldigheidsplicht,)

16

Opleiding D1 (nu alleen nog voor **eigen veiligheid!**).

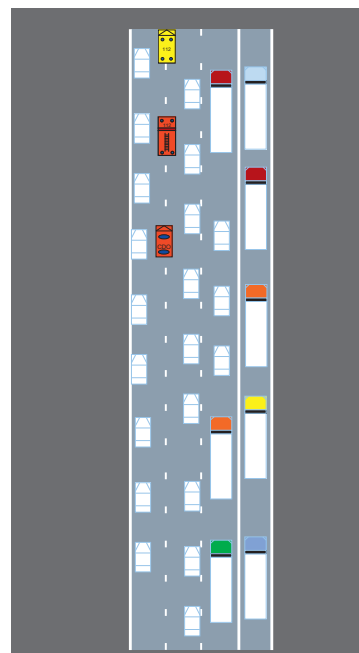
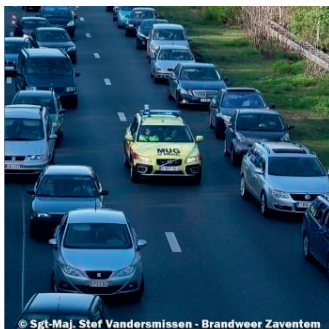
- ... Volgende slides komen integraal uit lesteksten van de brandweer.

17

Spitsstrook

Kies voor de ruimte tussen de linkse rijstroken

- Marge langs beide kanten
- Overzicht op het verkeer
- Zichtbaarheid in het verkeer
- Communicatie met verkeer
- Automatisch gecontroleerde snelheid



netwerk  brandweer

Situatie: 2 baanvakken met pechstrook

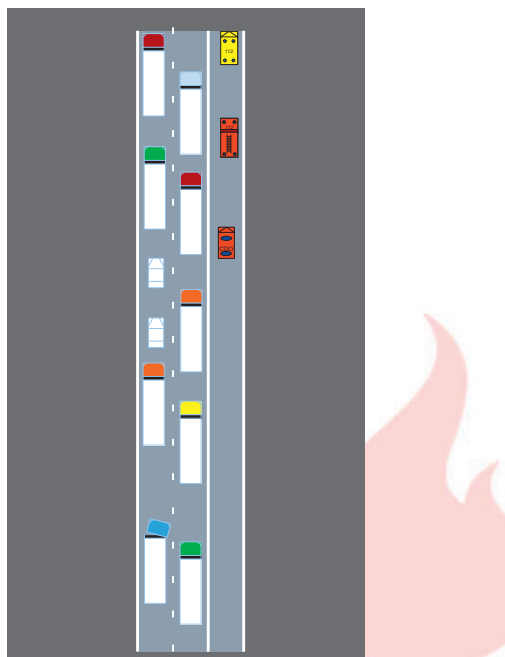
Is het gebruik van de pechstrook noodzakelijk ?

Op de pechstrook:

- Sinds 1 maart 2014 toegelaten

Opgepast voor:

- Aanwezigheid brokstukken
- Verstopt achter zwaar verkeer
- Extra risico aan op- en afritten
- Soms onderbroken t.h.v. brug
- Slechte communicatie met verkeer
- Snelheid aanpassen !

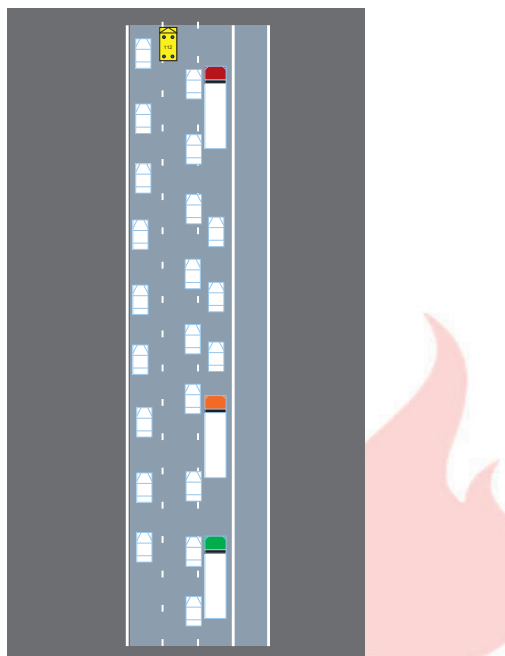


netwerk  brandweer

Situatie: 3 baanvakken en pechstrook

Wanneer de vertraging niet het gevolg is van een incident blijft u bij filegolven best tussen de meest linkse rijstroken.

Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn tijdens een interhospitaaltransport.



netwerk  brandweer



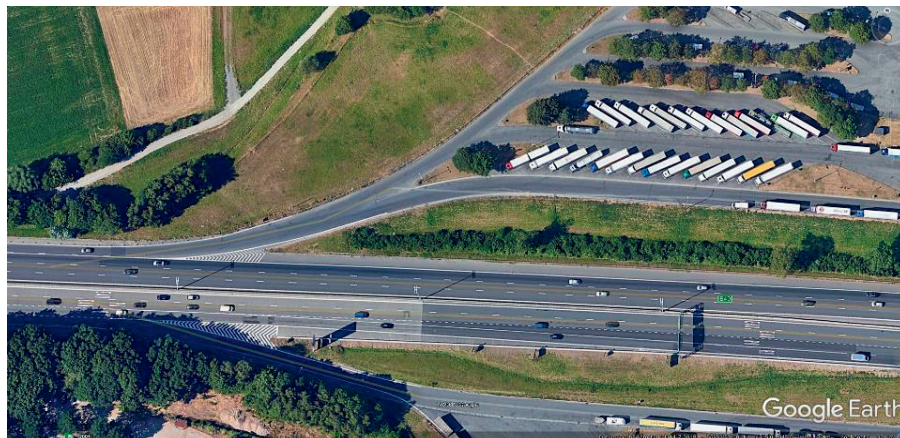
netwerk  brandweer



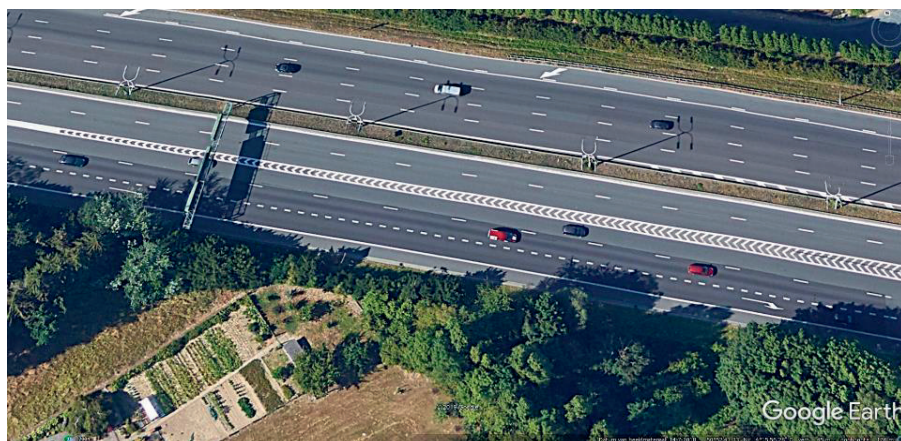
netwerk  brandweer



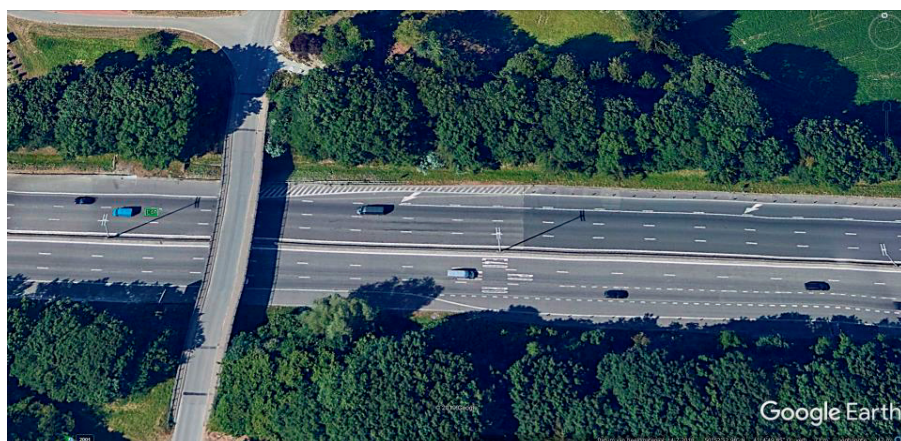
netwerk  brandweer



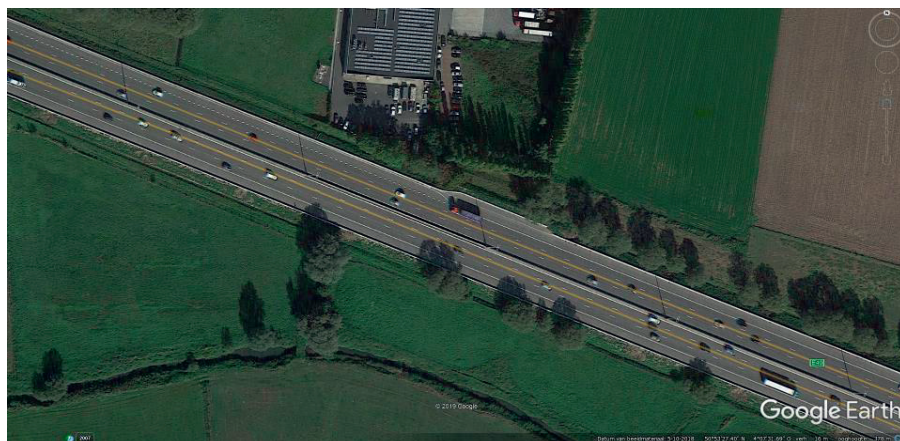
netwerk  brandweer



netwerk  brandweer



netwerk  brandweer



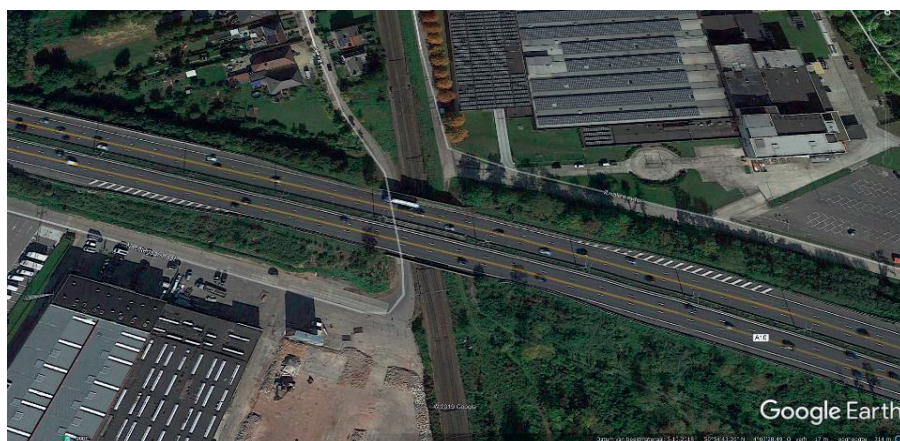
netwerk  brandweer



netwerk  brandweer



netwerk  brandweer



Gevaren van gebruik pechstrook

- **Over pechstrook rijden lijkt soms snel MAAR brengt veel gevaren met zich mee** (lekke banden, snelheidsverschil, ...). Soms kan het echter niet anders – daar moet ook rekening mee gehouden worden !
- **Verschillende mogelijkheden, afspraken en aanpak = verwarrend voor de burger (studie VIAS)**
 - => Alle disciplines dezelfde manier van werken
 - => Hulpdiensten kunnen elkaar zelfs hinderen !
- **Momenteel geen oplossing mogelijk en zeker geen cultuur** (vb Duitsland)
 - => Sensibilisering is nodig

31

MAAR , er is meer

32

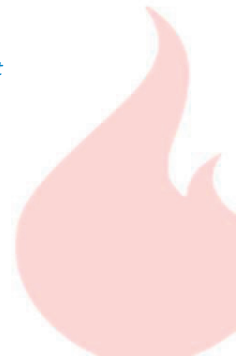
Rijgedrag van medewerkers met wacht aan huis

Dit traject valt niet binnen de richtlijn prioritair rijden maar binnen de regels van het normale wegverkeer. Ze vormen wel een **ernstig risico in het totale interventieproces**.

Sensibilisatie en opvolging van het rijgedrag van medewerkers is van belang, want hier bestaan dikwijls grote risico's:

1. *De omgeving weet niet dat de medewerker opgeroepen werd voor een dringende opdracht*
2. *Het voertuig waarmee deze zich verplaatst is niet te onderscheiden van de voertuigen van andere weggebruikers*
3. *Een dringende opdracht vergt een efficiënte tussenkomst waarbij de medewerker op de juiste manier moet omgaan met de hieraan gekoppelde verwachtingen en risico's moet vermijden.*

➤ **Quid verantwoordelijkheid van de werkgever die de medewerker opgeroepen heeft?**



Vrijstelling gordeldracht

Artikel 35.2.1.3 van de wegcode:

- Maar opnieuw **moeilijke interpretatie van wetgeving** alsook de praktische uitvoerbaarheid wordt soms vergeten
- NOOT : voor eigen veiligheid is gordel dragen aangewezen



Campagne van BVV voor dragen van gordels

Rood licht

- Artikel 37.4 van de wegcode stelt :
 - Prioritair voertuig
 - Geluid aan
 - Vooraf gestopt zijn (dus aan witte streep !)
 - Zichtbaarheid ?
 - Verwarrend !
- **DRINGEND aanpassen !**



35

Rijbewijs en tonnage

- Ziekenwagens op 3,5 ton chassis is te krap in toegelaten gewicht, dus 4,5 ton chassis (maar dan rijbewijs C nodig).
=> *Gevaarlijk rijden ⇔ dure oplossing ?*
- Meer dan 3,5 ton
=> 2 meest rechtse rijstroken verplicht te gebruiken,
=> probleem op autosnelwegen met meer dan 3 rijstroken ...

36



netwerk  brandweer

Opzetten van een hindernis (artikel 7.3)

- Nu alleen toegestaan voor politie en douane
- Na dodelijk ongeval werd opleiding Brandweer helemaal bijgestuurd (en mooie procedure opgesteld), maar is er nu juridische afdekking voor wat D1 of D2 soms doet voor eigen veiligheid ?

Blokrijden om verkeer te neutraliseren ?

- Wanneer: ongeval verderop weg
- *Stop de race van het verkeer !*

=> D1 tem D4 bevoegdheid geven om blokrijden te starten om het verkeer te neutraliseren en voor te bereiden op verkeersbelemmeringen door een ongeval/incident

- Verkleinen risico's op ongevallen door eigen manoeuvres, minder bruusk, waardoor verkleinen kans op ongevallen stroomafwaarts

39

Nog meer problemen ...

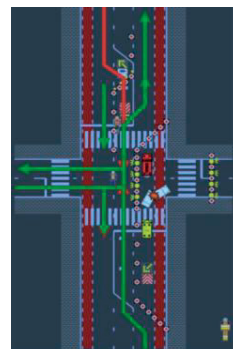
- Snelheid in woonerven, woon- speelstraten, schoolstraten
- Fietsstraten en éénrichting
- Links dan wel rechts inhalen
- Inhaalverbod bij regenweer voor vrachtwagens
- Gebruik van bijzondere overrijdbare beddingen (busbanen en trambeddingen) ook voor hulpverleningsvoertuigen
- Gebruik dwarsverbindingen autostrades
- Overschrijden van witte lijnen
- SENSIBILISERING (*studie VIAS: "6 op 10 wagens aflopen maand aan de kant voor prioritair voertuig, doch 25% ervan weet niet hoe" !*)
- ...

40

Multi-/Transdisciplinaire afspraken

Nieuwe methoden van prioritair rijgedrag en signalisatie worden de laatste jaren meer wetenschappelijk onderbouwd, nieuwe technologieën voorhanden en in ontwikkeling,

MAAR de integratie van deze inzichten in opleidingen en operaties gebeurt binnen de disciplines (en overheden) op verschillende snelheden ! Een uniform traject dringt zich hierin op (de enige "juiste" boodschap overbrengen naar de weggebruiker).



Suggesties

- Naast het dringend algemeen (dus niet punctueel) **bijsturen van de wetgeving** pleiten we voor een **specifieke rijopleiding** voor hulpverleners die focust op verkeersinzicht en de verantwoordelijkheid van de bestuurder van het prioritaire voertuig.
- **Prioritair rijden is verantwoordelijkheid nemen!** Dit vergt een goede inschatting van de verkeerssituatie en dwingt de bestuurder voortdurend tot het maken van belangrijke keuzes.
- MAAR, zinloze uitzonderingen alsook complexe regels dienen zeker te verdwijnen.

Suggesties

- Reddingstrook “invoeren” is zeker in het voordeel van de hulpverleners, maar is op zich alleen niet zaligmakend ...
 - Liever dit invoeren dan geen wijzigingen!
 - Maar, graag aanpassing wegcode ten gronde en niet enkel punctueel
 - Sensibilisering van weggebruikers is essentieel



43

Suggesties

- Wetgeving en bevoegdheden:

⇒ Wie is de eigenaar van het probleem? Welke betrokkenheid is er bij diegene die het moet oplossen? Wie is er eigenlijk bevoegd voor wat?

! Zie ook aanbeveling rond problematiek van werkgroep signalisatie van FOD Bin. Zaken!

44

Conclusies

- MOMENTEEL heeft D1 en D2 alleen maar juridische mogelijkheid om op pechstrook te gebruiken en zeker niet tussen de rijstroken!
- “Bescherming” in wetgeving van alle hulpverleners is noodzakelijk!
- Regels “Begrijpbaar” en niet “Interpreteerbaar” maken aub!
- **Wetgeving en infrastructuur**
 - Algemeen aanpassen van wetgeving aub, niet enkel punctueel!
 - Multi- en zelfs transdisciplinair denken en samenwerken
 - Aanpassen van infrastructuur (breedte van de wegen, road-trains, spitsstroken gebruiken, aantal rijbanen, technologie, ...) waar mogelijk *!! dagelijkse realiteit !!*
 - Verkeersbord om reddingstrook te vormen (EUROPA !)
- PRIO-codes gebruiken bij oproepen door NC112 (transparant en als guideline)

45

Hoorzitting Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van de Kamer van volksvertegenwoordigers

woensdag 29 januari 2020

Belgambu

Hoorzitting Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van de Kamer van volksvertegenwoordigers

woensdag 29 januari 2020

Belgambu

Agenda

- Belgambu
- Soorten ziekenwagens
- Uitgangspunten Belgambu
- Verkeerswet
- Suggesties

Belgambu

Belgambu, Belgische beroepsvereniging van ambulancediensten

- November 2013 opgericht
- Constructief actief:
 - Federaal niveau:
 - Nationale Raad Dringende Geneeskundige Hulpverlening
 - Federale Raad Paramedische Beroepen
 - Regionaal niveau:
 - Commissie niet-dringend liggend ziekenvervoer alsook werkgroep opleidingen (Vlaanderen)
 - Permanente overlegcommissie niet dringend patiëntenvervoer (Brussel)
 - Groupe de travail transport médico-sanitaire (Wallonië)
- Erkenning KB 28 juni 2019

FEDERALE OVERHEIDSDIENST WERKGELEGENHEID,
ARBEID EN SOCIAAL OVERLEG

[2019/203022]

28 JUNI 2019. — Koninklijk besluit tot erkenning van een vakorganisatie van werkgevers als representatief in de bedrijfstak van het patiëntenvervoer (1)

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités, artikel 3, eerste lid, 3.;

Gelet op het advies van de Nationale Arbeidsraad;

Op de voordracht van de Minister van Werk,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Wordt erkend als representatieve vakorganisatie van werkgevers in de bedrijfstak van het patiëntenvervoer:

Belgische beroepsvereniging van ambulancediensten.

Art. 2. De minister bevoegd voor Werk is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 28 juni 2019.

FILIP

Van Koningswege :
De Minister van Werk,
K. PEETERS

Belgambu

Belgambu, Belgische beroepsvereniging van ambulancediensten

- Enkele realisaties:
 - Staten-Generaal 'Duurzaam en kwaliteitsvol patiëntenvervoer in Vlaanderen (04-2016)
→ protocolakkoord minimale kwaliteitsnormen niet-dringend liggend patiëntenvervoer
 - Geconsolideerd advies federale gemengde werkgroep DGH (03-2017)
 - Decreet niet-dringend liggend patiëntenvervoer (Vlaanderen, 05-2018)
 - Economische analyse kostprijs niet-dringend **liggend** patiëntenvervoer, uitgevoerd door Möbius, in opdracht minister Vandeurzen → aanpassing tarieven (07-2018)
 - KB nieuw zorgberoep: ambulancier niet-dringend patiëntenvervoer (05-2019)
 - KB: erkenning Belgambu als representatieve beroepsvereniging (06-2019)
 - Consensus Brussel over niet-dringend patiëntenvervoer (10-2019)
 - Hoorzitting Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van de Kamer van volksvertegenwoordigers (01-2020)

Belgambu

Belgambu

Dringende geneeskundige hulpverlening

Evenementenhulpverlening



Belgambu

Agenda

- Belgambu
- Soorten ziekenwagens
- Uitgangspunten Belgambu
- Verkeerswet
- Suggesties

Belgambu

Soorten ziekenwagens



Dringende Geneeskundige
Hulpverlening (112)

Prioritaire signalen:



Intermediaire ziekenwagens
(niet-dringend en dringend =
tijdkritiek patiëntenvervoer)



Niet-dringend patiëntenvervoer



Agenda

- Belgambu
- Soorten ziekenwagens
- Uitgangspunten Belgambu
- Verkeerswet
- Suggesties

Belgambu

Uitgangspunten

Belgambu streeft naar kwaliteitsvol, comfortabel, **veilig**, duurzaam en toegankelijk patiëntenvervoer.

Ongeacht of de patiënt in kritieke of niet-kritieke toestand is.

Belgambu

Uitgangspunten

Belgambu bestrijdt het **oneigenlijk** gebruik van prioritaire signalen:

- Verwarrend voor de bevolking
- Gewenning bij de bevolking
- Komt verkeersveiligheid niet ten goede



Belgambu

Aanvraag tot tijdelijke erkenning van intermediaire ziekenwagens(s)

In afwachting van verdere regelgeving die de uiterlijke kenmerken van de intermediaire categorie van ziekenwagens vastlegt, vraag ik namens mijn organisatie een tijdelijke erkenning aan om de ziekenwagens opgenomen in het aanvraagformulier te voorzien van de uiterlijke kenmerken van de intermediaire ziekenwagens.

Ik bevestig als zaakvoerder/CEO/eigenaar/bestuurder van mijn organisatie daarbij de volgende elementen te respecteren:

1. het eigenlijk gebruik van de prioritaire signalen;
2. voorwaarden om met intermediaire ziekenwagens met prioritaire signalen te rijden;
3. uiterlijke kenmerken van een intermediaire ziekenwagen zoals hierna beschreven;
4. het aanpassen van de uiterlijke kenmerken aan de aankomende regelgeving indien deze zou afwijken van de kenmerken opgenomen in deze aanvraag.

Ik verklaar op eer dat mijn organisatie de vermelde voorwaarden/afspraken zal respecteren. Indien de correctieve maatregelen van mijn organisatie, na een melding van het niet naleven van de voorwaarden/afspraken, niet tot het gewenste succes leidt, kan FOD Volksgezondheid eisen om de uiterlijke kenmerken van de intermediaire ziekenwagens te verwijderen. Ik zal daar dan ook het nodige gevolg aan geven.

1. Het eigenlijk gebruik van de prioritaire signalen

Hierbij bevestig ik om de doelstelling van minister De Block, FOD Volksgezondheid en Belgambu actief te ondersteunen om het oneigenlijk gebruik van de prioritaire signalen door ambulanciers/ziekenwagendiensten een halt toe te roepen.

Daarbij zal ik volgende afspraken respecteren/ volgende acties uitvoeren:

- Mijn organisatie beschikt over een procedure/werkinstructie over het correct gebruik van prioritaire signalen en deze is van toepassing voor alle medewerkers¹ van mijn organisatie. Deze procedure/werkinstructie is als bijlage toegevoegd.
- Mijn organisatie informeert alle medewerkers met een gerichte communicatie over de procedure/werkinstructie 'correct gebruik van prioritaire signalen'.
- Mijn organisatie controleert het correct uitvoeren van de procedure/werkinstructie 'correct gebruik van prioritaire signalen' en documenteert deze controles.
- Mijn organisatie documenteert elk gebruik van prioritaire signalen van alle ziekenwagens binnen mijn organisatie.
- Mijn organisatie voorziet een sanctieregeling/tuchtprocedure voor medewerkers die de prioritaire signalen oneigenlijk gebruiken.
- Mijn organisatie informeert steeds de hulpcentrale 112 als een intermediaire ziekenwagen gebruik maakt van de prioritaire signalen. Deze melding is geen hulpvraag, tenzij anders aangegeven.

1 Medewerkers zijn alle personen die activiteiten voor of in opdracht van de ziekenwagendienst uitvoeren, ongeacht hun statuut (personeelsleden, freelancer, zelfstandig of vrijwilliger). Een personeelslid is een persoon verbonden aan de ziekenwagendienst, via een arbeidsovereenkomst. Vrijwilligers zijn medewerkers die vallen onder het Vlaamse decreet vrijwilligerswet.

Belgambu BELGAMBU BELGAMBU

Voorbeeld

1. Het eigenlijk gebruik van de prioritaire signalen

Hierbij bevestig ik om de doelstelling van minister De Block, FOD Volksgezondheid en Belgambu actief te ondersteunen om het oneigenlijk gebruik van de prioritaire signalen door ambulanciers/ziekenwagendiensten een halt toe te roepen.

Daarbij zal ik volgende afspraken respecteren/ volgende acties uitvoeren:

- Mijn organisatie beschikt over een procedure/werkinstructie over het correct gebruik van prioritaire signalen en deze is van toepassing voor alle medewerkers¹ van mijn organisatie. Deze procedure/werkinstructie is als bijlage toegevoegd.
- Mijn organisatie informeert alle medewerkers met een gerichte communicatie over de procedure/werkinstructie 'correct gebruik van prioritaire signalen'.
- Mijn organisatie controleert het correct uitvoeren van de procedure/werkinstructie 'correct gebruik van prioritaire signalen' en documenteert deze controles.
- Mijn organisatie documenteert elk gebruik van prioritaire signalen van alle ziekenwagens binnen mijn organisatie.
- Mijn organisatie voorziet een sanctieregeling/tuchtprocedure voor medewerkers die de prioritaire signalen oneigenlijk gebruiken.
- Mijn organisatie informeert steeds de hulpcentrale 112 als een intermediaire ziekenwagen gebruik maakt van de prioritaire signalen. Deze melding is geen hulpvraag, tenzij anders aangegeven.

Belgambu

Agenda

- Belgambu
- Soorten ziekenwagens
- Uitgangspunten Belgambu
- Verkeerswet
- Suggesties

Belgambu

Verkeerswet

Wetsvoorstellen DOC 55 589 en DOC 55 814:

- Erg zinvol
- Met impact op het terrein
- Komt de veiligheid ten goede:
 - Hulpverleners
 - Patiënten
 - Bevolking



Belgambu

Agenda

- Belgambu
- Soorten ziekenwagens
- Uitgangspunten Belgambu
- Verkeerswet
- Suggesties

Belgambu

Verkeerswet

“Elke maand raken in België zes personen gewond of sterven in ongevallen met ambulances, en zelfs nog meer met politievoertuigen.”

Oorzaak is niet enkel de plaats op de rijbaan, er is ook een luik opleiding

Suggestie: rijden met prioritaire signalen opnemen in de opleiding

Belgambu

Verplichte opleiding rijden prioritaire signalen

Opnemen in de opleiding hulpverleners-ambulanciers:

	Basisopleiding	Jaarlijkse bijscholing (cyclus van vijf jaar)
theorie 'principes van defensief rijden'	2 uur	0,5 uur
praktijkoefening (eventueel met een simulator) 'defensief rijden'	3 uur	1 uur
theorie 'principes van het rijden met prioritaire signalen'	2 uur	0,5 uur
praktijkoefening (eventueel met een simulator) 'rijden met prioritaire signalen'	5 uur	2 uur

Aandachtspunt: in een ondergefinancierde 112-omgeving kunnen de uitvoerende ziekenwagendiensten deze extra kosten niet dragen

Belgambu

Verkeerswet

§ "Art. 2 In het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wordt een artikel 37.5 ingevoegd, luidende: "37.5. De bepalingen van artikelen 9.3.1, 12bis, 16.3, 17.2.6°, 18, 21.3, 21.4, 72.2, 72.3, 77.1 en 77.4 gelden niet voor bestuurders van een prioritair voertuig, voor zover hun opdracht het rechtvaardigt."

"voor zover hun opdracht het rechtvaardigt":

- laat te veel interpretatie toe
- risico op het oneigenlijk gebruik van prioritaire signalen

Suggestie: bij tijdskritiek patiëntenvervoer met nood aan het gebruik van prioritaire signalen, niet uitgevoerd door reguliere 112-middelen, dient de noodcentrale 112 een cruciale rol te spelen (registratie van de rit met identificatie van de chauffeur en de begeleider)

Belgambu

Verkeerswet

Het gebruik van enkel de blauwe lichten bij niet-dringend en niet-tijdskritiek patiëntenvervoer:

- Geen duidelijke afspraken, vooral op basis van interne afspraken binnen een ziekenwagendienst
- Verwarrend voor de bevolking, komt de **verkeersveiligheid** niet ten goede

Suggestie: verbod van het gebruik van enkel de blauwe lichten in het niet-dringend en niet-tijdskritiek patiëntenvervoer

Belgambu

Verkeerswet

Patiëntveiligheid: de patiënten met een hogere zorgnood in het niet-dringend patiëntenvervoer krijgen niet de juiste prioriteit in het verkeer

Belgambu

Verkeerswet

Voorbeeld met twee dialysepatiënten:

	taxi	ziekenwagen
zorgnood	laag, patiënt is zelfstandig en kan stappen	gemiddeld tot hoog, de patiënt is niet zelfstandig en wordt liggend vervoerd
bus- en taxistroken	maakt er gebruik van	mag er geen gebruik van maken
resultaat	patiënt is tijdig op de afspraak voor zijn behandeling	- patiënt is niet tijdig op de afspraak voor zijn behandeling - de ziekenwagendienst voorziet extra tijd en dient deze door te rekenen in de kosten van het patiëntenvervoer

Suggestie: toelaten dat erkende ziekenwagens (met een uniek identificatienummer) op de taxi- en busstroken rijden, wegcode Art. 71 F17 en F18



Belgambu

Verkeerswet

Ziekenwagens flirten meer en meer met de gewichtsgrens van 3,5 ton:

- Extra veiligheidsuitrustingen van de producenten van de voertuigen
- Extra medische materialen aan boord voor een optimale begeleiding van de vervoerde patiënt
- In buurland Frankrijk:



Au journal officiel n°0278 du 30 novembre 2019 est paru le [décret n° 2019-1260 du 29 novembre 2019 relatif à la conduite de certains véhicules affectés aux missions de sécurité civile](#).

Ce décret autorise désormais les sapeurs-pompiers titulaires d'un permis de catégorie B, à conduire, dans le cadre de leurs missions, les véhicules dont le poids maximal ne dépasse pas 4 500 kg.

Suggestie: ambulanciers toelaten een ziekenwagen tot 4,5 ton te laten besturen met een rijbewijs B, zoals in Frankrijk

Belgambu



Le passage des véhicules prioritaires

Séance Chambre des Représentants, Commission Mobilité, Entreprises publiques et Institutions fédérales - - 29 janvier 2020

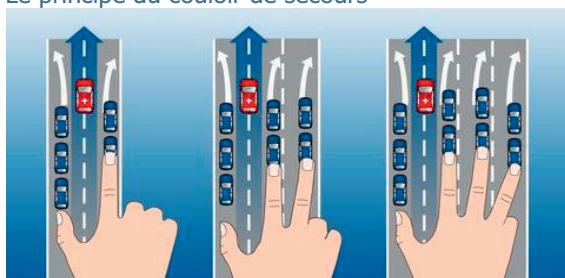
Ludo Kluppels, institute VIAS



Contexte

► 2 propositions de loi:

- L'autorisation pour le passage des véhicules prioritaires entre les deux bandes de gauche.
- Le principe du couloir de secours



5 June 2020 / Slide 2



Le passage entre deux bandes

- ▶ En **Allemagne, Autriche** et **Luxembourg**: déjà un 'chose normale'
- ▶ Aux Pays-Bas la possibilité existe, mais la bande d'arrêt d'urgence est encore suggérée dans les directives de chaque branche.
- ▶ En **Belgique** ça n'est pas prévu dans la législation, mais c'est admis

5 June 2020 / Slide 3



Plus sûr?

- ▶ **Recherche sur les accidents impliquants de véhicules en mission prioritaire.**
 - ▶ données succinctes et incomplètes
 - ▶ tendance Générale: relativement peu d'accidents sur les autoroutes / mais bien sur le réseau secondaire (carrefours)
- ▶ **Points de conflits sur les autoroutes:**
 - ▶ Débris
 - ▶ La bande qui s'arrête
 - ▶ Autres voitures qui font usage de la bande
 - ▶ Véhicules trop près l'un de l'autre



5 June 2020 / Slide 4



Plus sûr?

► Points de conflits sur l'autoroute

- Sur la bande d'arrêt d'urgence
- Sans bande d'arrêt d'urgence (passer entre deux bandes)
 - Ne pas laisser passer, ou réaction tardive
 - Réaction de panique
 - Déboitage trop important et accrochage
 - Distance insuffisante entre les véhicules prioritaires



Meilleure visibilité
Quasi uniquement des voitures

5 June 2020 / Slide 5



Plus rapide?

► Pas d'évidence scientifique

► Y-a-t-il des enseignements issus de la pratique?

- Pas évident
- Plutôt limité

► Facteur le plus important = réaction des autres usagers

- Ils ne savent pas bien quoi faire?
- Réaction inattendue ou fautive

5 June 2020 / Slide 6



Couloir de secours

► POUR

- Correspond en partie à la pratique
- Expériences positives chez nos voisins
- Semble plus sûr grâce à une meilleure visibilité et efficacité

► CONDITIONS

- Informer les usagers – plusieurs rappels
- Formation des conducteurs de véhicule prioritaire, pas l'aptitude mais aussi 'coping stress',...

► NE PAS SE FAIRE D'ILLUSIONS!

- Développements de proposition 0814/001 3^{ème} paragraphe: 'responsabilité'.... La reconnaissance dans la législation ne change pas la responsabilité en cas d'accident!

5 June 2020 / Slide 7





Doorstroming prioritaire voertuigen

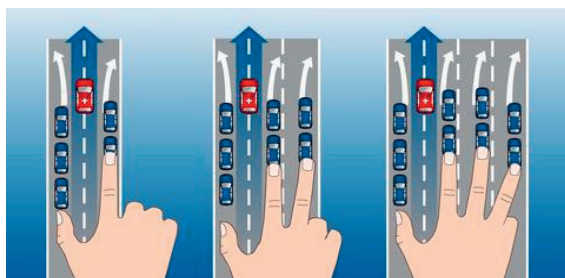
Hoorzitting Kamer van Volksvertegenwoordigers, Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen - 29 januari 2020
Ludo Kluppels, Vias institute



Aanleiding

► 2 wetsvoorstellen:

- Doorstroming van prioritaire voertuigen
- Invoering van de reddingsstrook



5 June 2020 / Slide 2



Rijden tussen 2 rijstroken

- ▶ In **Duitsland, Oostenrijk** en **Groothertogdom Luxemburg** een 'vaste' regel bij filevorming
- ▶ In **Nederland** bestaat de mogelijkheid, maar de pechstrook wordt aanbevolen in de branche-)richtlijnen.
- ▶ In **België** is het niet voorzien in de wetgeving, maar wordt wel vaak toegepast.

5 June 2020 / Slide 3



Is het veiliger?

- ▶ **Onderzoek rond ongevallen bij prioritaire voertuigen.**
 - ▶ Weinig en onvolledige gegevens beschikbaar
 - ▶ Globale trend: relatief weinig ongevallen op autosnelwegen / wel op secundaire wegen (kruispunten!)
- ▶ **Conflictpunten op autosnelwegen**
 - ▶ Op de pechstrook:
 - ▶ Versperringen
 - ▶ Ophouden van de pechstrook
 - ▶ Plots invoegen van anderen
 - ▶ Te dicht achter elkaar



5 June 2020 / Slide 4



Is het veiliger?

► Conflictpunten op autosnelwegen

- Op de pechstrook:
 - Zonder pechstrook ('middendoor' rijden)
 - Niet of te laat uitwijken
 - Schrikreacties
 - Te veel uitwijken en conflict met andere rijstroken
 - Te weinig afstand tussen prioritaire voertuigen



Voordeel van zichtbaarheid en
hoofdzakelijk personenwagens

5 June 2020 / Slide 5



Is het sneller?

► Geen wetenschappelijke evidentie voorhanden

► Evidentie vanuit praktijk?

- Niet altijd eenduidig
- Lijkt eerder beperkt

► Belangrijke factor = reactie van andere weggebruikers

- Vaak paniek
- Weten niet goed wat te doen?
- Onverwachte (foute) manoeuvres

5 June 2020 / Slide 6



Reddingsstrook

► PRO

- Sluit deels aan bij de praktijk
- Positieve toepassingen in buurlanden
- Lijkt veiliger door betere zichtbaarheid en wendbaarheid

► VOORWAARDEN

- Informeren van de burger – regelmatige herhaling
- Opleiding bestuurders prioritaire voertuigen... niet alleen rijvaardigheid, ook situatie-awareness,...

► GEEN ILLUSIES!

- Toelichting bij 0814/001 3^{de} paragraaf: 'aansprakelijkheid'.... Door erkenning in wetgeving wordt de aansprakelijkheid bij een eventueel ongeval NIET perse vermeden!

5 June 2020 / Slide 7

