

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

6 octobre 2020

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
le droit des cyclomotoristes et
des motocyclistes d'utiliser les bandes
de circulation réservées aux autobus et
les sites spéciaux franchissables**

(déposée par M. Frank Troosters et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

6 oktober 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 betreft het recht
van bromfietzers en motorfietzers
om gebruik te maken van busstroken en
bijzondere overrijdbare beddingen**

(ingediend door de heer Frank Troosters c.s.)

RÉSUMÉ

Depuis 2011, le Code de la route autorise les cyclomoteurs et les motocyclettes à utiliser les bandes de circulation réservées aux autobus et les sites spéciaux franchissables, à condition toutefois que le gestionnaire de voirie place un signal ou un panneau additionnel spécifique à cet effet. Cette disposition du Code de la route présente des avantages considérables : la voirie est mieux utilisée en cas de trafic dense et les deux-roues motorisés, qui maintiennent une vitesse similaire à celle des transports en commun, peuvent se déplacer plus rapidement sans gêner les autobus ni les trams. Jusqu'à présent, cette possibilité est restée lettre morte en pratique, les gestionnaires de voirie ayant rarement décidé, voire jamais, de placer un des signaux routiers requis.

La proposition vise dès lors à inverser la logique actuelle : dorénavant, les cyclomotoristes et les motocyclistes pourraient toujours utiliser les bandes de circulation réservées aux autobus et les sites spéciaux franchissables, sauf si le gestionnaire de voirie procède au placement d'un signal ou d'un panneau additionnel spécifique qui l'interdit.

SAMENVATTING

De wegcode laat sinds 2011 toe dat bromfietsen en motorfietsen gebruik maken van busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen, althans op voorwaarde dat de wegbeheerder een specifiek bord of onderbord plaatst. Deze bepaling in de wegcode heeft aanzienlijke voordelen: de weg wordt bij druk verkeer beter benut en gemotoriseerde tweewielers, die een gelijkaardige snelheid aanhouden als het openbaar vervoer, kunnen zich vlotter voortbewegen zonder bussen en trams te hinderen. Tot nu toe is de mogelijkheid in de praktijk echter dode letter gebleven doordat wegbeheerders zelden of nooit hebben beslist om een van de vereiste verkeersborden te plaatsen.

Het voorstel strekt dan ook tot een omkering van de huidige logica: voortaan zouden bromfietzers en motorfietzers steeds gebruik kunnen maken van busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen, tenzij de wegbeheerder overgaat tot de plaatsing van een specifiek bord of onderbord dat dit verbiedt.

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 numering 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)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Depuis la promulgation de l'arrêté royal du 11 juin 2011 visant à promouvoir la sécurité et la mobilité des motocyclistes, le Code de la route prévoit que les motocyclistes peuvent emprunter les bandes de circulation réservées aux autobus. L'utilisation effective de ces bandes de circulation doit toutefois être autorisée par le gestionnaire de voirie moyennant le placement d'un panneau additionnel représentant un motocycliste. Jusqu'à présent, ce placement n'a encore été effectué nulle part. C'est dommage. En effet, le placement de ce panneau permettrait aux motocyclistes de ne plus devoir se frayer un passage entre les files de véhicules et leur permettrait en outre de dépasser aisément et en toute sécurité le trafic à l'arrêt en empruntant la bande de circulation réservée aux autobus. S'il est vrai que les bandes de circulation réservées aux autobus améliorent la fluidité des transports publics, elles privent en revanche les autres véhicules d'une partie importante de la capacité de la voirie car, la plupart du temps, elles sont vides, et donc sous-utilisées.

Il ressort malheureusement de la pratique que la possibilité d'autoriser les motocyclistes à circuler sur les voies destinées aux autobus (ainsi que sur les sites spéciaux franchissables) n'est presque jamais appliquée. Bien qu'elle soit prévue par la législation, en pratique, aucun autre véhicule que ceux des services de transport public réguliers et, si c'est indiqué, les taxis, n'est autorisé à y circuler. Dans les agglomérations, ces bandes de circulation peuvent également être empruntées par les cyclistes, mais pas par les cyclomotoristes et les motocyclistes. Or, ces usagers sont moins visibles dans la circulation, ce qui est source de risques de sécurité pour eux-mêmes et pour les autres. Tous les usagers de la route bénéficieraient d'une meilleure répartition du trafic là où elle est possible, les transports publics ne devant pas en pâtir, compte tenu de la grande maniabilité des motos et des cyclomoteurs.

En 2011, une étude du bureau *Transport & Mobility* de Louvain intitulée "*Pendelen per motorfiets: een impactanalyse*" a déjà démontré les effets positifs d'une augmentation du nombre de motocyclistes aux heures de pointe. Selon cette étude, lorsque 10 % des automobilistes optent pour un deux-roues motorisé, les embouteillages diminuent de 40 %. Autoriser les motocyclistes à circuler librement sur les bandes de circulation réservées aux autobus pourrait inciter davantage de personnes à opter pour la moto ou le scooter, car ces usagers se sentent plus en sécurité sur une bande de circulation destinée aux autobus qu'au milieu du trafic.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Sinds de uitvaardiging van het koninklijk besluit van 11 juni 2011 ter bevordering van de veiligheid en de mobiliteit van motorrijders staat in de wegcode ingeschreven dat motorrijders vrije busstroken mogen gebruiken. Het concrete gebruik moet wel door de wegbeheerder worden toegestaan door de plaatsing van een onderbord met het symbool van een motorrijder. Tot op heden is dit nog nergens gebeurd. Dat is jammer omdat door de plaatsing van een dergelijk bord motorrijders niet meer langs de files zouden moeten laveren, maar vlot en veilig het stilstaande verkeer kunnen passeren op de busstrook. Busstroken verbeteren de doorstroming van het openbaar vervoer, maar nemen tegelijkertijd veel capaciteit weg voor de rest van het verkeer doordat zij het grootste gedeelte van de tijd ongebruikt en dus onderbenut zijn.

Helaas leert de praktijk dus dat de mogelijkheid om motorrijders toe te laten op busbanen (en ook bijzondere overrijdbare beddingen) zo goed als nooit wordt toegepast: ondanks de mogelijkheid in de wetgeving worden er in de praktijk geen andere voertuigen toegelaten dan de voertuigen van de geregelde diensten voor openbaar vervoer en - indien het aangegeven wordt - taxi's. Binnen de bebouwde kom is een gedeeld gebruik ook mogelijk voor fietsers, maar dat is niet het geval voor bromfietsers en motorfietsers. Nochtans zijn motorrijders minder goed zichtbaar in het verkeer, wat veiligheidsrisico's oplevert voor henzelf en voor andere weggebruikers. Het verkeer beter verdelen waar het mogelijk is, leidt tot een win-win situatie voor alle verkeersdeelnemers. Het openbaar vervoer hoeft daarvan geen hinder te ondervinden omdat motorfietsers en bromfietsers bijzonder wendbaar zijn.

De studie "*Pendelen per motorfiets: een impactanalyse*" van *Transport & Mobility* Leuven heeft in 2011 al de positieve effecten van meer motorrijders op het spitsuur aangetoond: wanneer 10 % van de automobilisten kiest voor een gemotoriseerde tweewieler, nemen de files met 40 % af. Een vrije doorgang voor motorrijders op de busbaan zou meer mensen ertoe kunnen aanzetten om over te schakelen op een motor of een scooter omdat men zich op de busbaan veiliger voelt dan tussen het autoverkeer.

La fédération sectorielle FEBIAC est favorable à cette mesure: “La FEBIAC constate que les ventes de motos, et surtout de scooters, sont plus élevées dans les régions où d’importants travaux routiers sont en cours. Les usagers recherchent en effet une solution en matière de mobilité. Les bandes de circulation de nos autoroutes sont suffisamment larges pour permettre aux motocyclistes de circuler en toute sécurité entre les véhicules. Mais sur les routes régionales et dans les villes, il est souvent choisi de rétrécir les chaussées, pour des raisons de sécurité routière, d’élargir les pistes cyclables et de réserver une bande de circulation aux bus. Ces aménagements laissent peu de place aux motocyclistes pour se frayer un passage en toute sécurité et rapidement dans les embouteillages. Ce problème pourrait parfaitement être résolu en permettant aux motocyclistes de circuler sur les bandes réservées aux autobus. De plus, ces usagers auraient ainsi une meilleure vue d’ensemble de la route devant eux et pourraient mieux anticiper les conflits éventuels aux nombreuses entrées et sorties des magasins, des entreprises, des parkings, etc.”¹ (traduction).

Les motocyclistes sont également demandeurs. Le président du MAG (*Motorcycle Action Group*) a en effet déclaré à ce sujet que “le MAG et les motocyclistes se réjouissent que l’on tente quelque chose de positif. Il est exact que les motos ne gênent personne et qu’elles n’entravent donc pas la fluidité du trafic”² (traduction).

Craignant des embouteillages sur les bandes réservées aux autobus, ce sont le ministre flamand Ben Weyts (anciennement en charge de la Mobilité) et *De Lijn* qui ont opposé – et continuent d’opposer – la plus grande résistance dans ce domaine. Compte tenu de la grande maniabilité des motos et des scooters, cette crainte est toutefois injustifiée. De plus, comme ces véhicules circulent à la même vitesse que les autobus, ils ne compromettent jamais la fluidité du trafic, ni la ponctualité des transports publics. Cette opposition n’est rien d’autre qu’un prétexte avancé par les sociétés de transport public pour pouvoir réserver l’usage exclusif des couloirs de bus à leurs véhicules.

Qui plus est, les motocyclistes ne peuvent pas bloquer les sites spéciaux franchissables. En effet, l’article 8 de l’arrêté royal du 11 juin 2006 prévoit clairement que les cyclomoteurs qui empruntent un site spécial franchissable doivent circuler l’un derrière l’autre.

Considérant que cette mesure augmentera aussi bien la mobilité en général que la sécurité des motocyclistes,

Sectorfederatie FEBIAC is voorstander van deze maatregel: “FEBIAC stelt vast dat in regio’s waar omvangrijke wegenwerken bezig zijn, de verkoop van motoren, en vooral van scooters hoger ligt. Mensen zoeken effectief een oplossing voor hun mobiliteit. De rijstroken op onze snelwegen zijn voldoende breed om de motorrijders een veilige doorgang te geven. Maar op gewestwegen en in steden wordt omwille van de verkeersveiligheid vaak gekozen voor een versmalling van de rijbaan, voor bredere fietspaden en voor een vrije busbaan. Zo blijft er voor de motorrijders weinig ruimte om veilig en vlot de file voorbij te rijden. De motorrijders toelaten op de busstroken kan dit probleem perfect oplossen. Bovendien hebben de motorrijders dan een beter zicht op de weg voor hen en kunnen ze beter anticiperen op mogelijke conflicten bij de talrijke op-en uitritten van winkels, bedrijven, parkings, ...”¹.

Ook de motorrijders zelf zijn vragende partij. De voorzitter van de MAG (*Motorcycle Action Group*) verklaarde hierover: “MAG en de motorrijders zijn verheugd dat er iets positief geprobeerd wordt. Het klopt inderdaad dat motoren niet hinderen en bijgevolg de verkeersstroom vlot laten verlopen.”².

De grootste tegenkanting kwam en komt van Vlaams minister Ben Weyts (vroeger bevoegd voor mobiliteit) en *De Lijn*, die files op de busbanen vrezen. Die vrees is onterecht door die grote wendbaarheid van motoren en scooters. Aangezien ze bovendien aan dezelfde snelheid als bussen rijden, zullen ze dus ook nooit de doorstroming en de stiptheid van het openbaar vervoer in het gedrang brengen. De tegenargumentatie is slechts een drogreden die de maatschappijen van openbaar vervoer aanvoeren om de busstroken exclusief voor hun voertuigen te kunnen gebruiken.

Daarnaast is het ook zo dat motorrijders de bijzondere overrijdbare beddingen niet kunnen blokkeren, in die zin dat in het koninklijk besluit van 11 juni 2006 in artikel 8 duidelijk wordt vermeld dat bromfietzers die de bijzondere overrijdbare bedding volgen achter elkaar dienen te rijden.

Wij stellen dus voor om, gezien het feit dat dit zowel de mobiliteit in het algemeen als de veiligheid van

¹ <http://www.moto.be/nl/news-articles/motorrijders-op-de-busbaan-voor-een-vlot-en-veilig-verkeer/>.

² *Idem*.

¹ <http://www.moto.be/nl/news-articles/motorrijders-op-de-busbaan-voor-een-vlot-en-veilig-verkeer/>.

² *Ibidem*.

et ne présente aucun inconvénient, nous proposons donc que l'utilisation des bandes réservées aux autobus et des sites spéciaux franchissables par les motocyclettes et les cyclomoteurs en général soit inscrite dans le Code de la route, le gestionnaire de la voirie pouvant cependant prévoir une exception en prévoyant un signal ou un sous-panneau à cet effet.

motorrijders zal verhogen en omdat er geen nadelen aan verbonden zijn, het gebruik van busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen door motorfietsen en bromfietsen in algemene zin in de wegcode in te schrijven, waarbij de wegbeheerder in een uitzondering kan voorzien door de plaatsing van een bord of onderbord.

Frank TROOSTERS (VB)
Pieter DE SPIEGELEER (VB)
Steven CREYELMAN (VB)
Erik GILISSEN (VB)
Nathalie DEWULF (VB)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 72.5 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, les mots "les cyclomotoristes, les motocyclistes," sont abrogés.

Art. 3

Dans le même arrêté royal, il est inséré un article 72.5.1 rédigé comme suit:

"Art. 72.5.1. Les cyclomotoristes et les motocyclistes peuvent circuler sur cette bande de circulation, à moins qu'un signal C7 ou C9 soit placé sur le signal F17 ou sur un panneau additionnel."

Art. 4

Dans l'article 72.6 du même arrêté royal, les mots "les cyclomotoristes, les motocyclistes," sont abrogés.

Art. 5

Dans le même arrêté royal, il est inséré un article 72.5.1 rédigé comme suit:

"Art. 72.5.1. Les cyclomotoristes et les motocyclistes peuvent circuler sur ce site, à moins qu'un signal C7 ou C9 soit placé sur le signal F18 ou sur un panneau additionnel."

Art. 6

Le Roi peut abroger, compléter, modifier ou remplacer les dispositions modifiées par les articles 2 à 5.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Dit wetsvoorstel regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 72.5 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 worden de woorden "bromfietzers, motorfietzers," weggelaten.

Art. 3

In hetzelfde koninklijk besluit wordt een artikel 72.5.1 ingevoegd, luidende:

"Art. 72.5.1. Bromfietzers en motorfietzers mogen deze rijstrook volgen tenzij een verkeersbord C7 of C9 wordt aangebracht op het bord F17 of op een onderbord."

Art. 4

In artikel 72.6 van hetzelfde koninklijk besluit worden de woorden "bromfietzers, motorfietzers," weggelaten.

Art. 5

In hetzelfde koninklijk besluit wordt een artikel 72.6.1 ingevoegd, luidende:

"Art. 72.6.1. Bromfietzers en motorfietzers mogen deze bedding volgen tenzij een verkeersbord C7 of C9 wordt aangebracht op het bord F18 of op een onderbord."

Art. 6

De Koning kan de bepalingen gewijzigd bij de artikelen 2 tot 5 opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen.

Art. 7

La présente loi entre en vigueur le premier jour du douzième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

15 septembre 2020

Art. 7

Dit wetsvoorstel treedt in werking op de eerste dag van de twaalfde maand na die waarin ze is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

15 september 2020

Frank TROOSTERS (VB)
Pieter DE SPIEGELEER (VB)
Steven CREYELMAN (VB)
Erik GILISSEN (VB)
Nathalie DEWULF (VB)

ANNEXE

Signal C7



Accès interdit aux conducteurs de motocyclettes.

Signal C9



Accès interdit aux conducteurs de cyclomoteurs.

Signal F17



Indication des bandes de circulation d'une chaussée dont l'une est réservée aux autobus.

Signal F18



Indication d'un site spécial franchissable réservé à la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun.

BIJLAGE

Verkeersbord C7



Verboden toegang voor bestuurders van motorfietsen

Verkeersbord C9



Verboden toegang voor bestuurders van bromfietsen

Verkeersbord F17



Aanduiding van de rijstroken van een rijbaan met een strook voorbehouden voor autobussen

Verkeersbord F18



Aanwijzing van een bijzondere overrijdbare bedding, voorbehouden aan het verkeer van voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.