

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1989-1990

6 APRIL 1990

WETSVOORSTEL

**houdende een verbod op
autowedstrijden op omlopen voor
zover die volledig op de openbare
weg zijn gelegen**

**(Ingediend door de heren Cuyvers
en Van Dienderen)**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In het kader van een ontradingsbeleid tegen de ongebreidelde groei van het autogebruik wil dit wetsvoorstel een lacune in de nationale wetgeving opvullen.

Het koninklijk besluit van 10 juni 1976 reglementeerde reeds de geluidshinder door wedstrijden, test- en oefenritten afkomstig van motorvoertuigen voor zover de omlopen niet volledig op de openbare weg zijn gelegen.

Volledig terecht heeft de wetgever het toen nodig geoordeeld zelfs niet permanente omlopen minimaal 200 meter verwijderd te houden van volgende gebieden: de bebouwde kom, stilte-behoevende inrichtingen, gebieden die krachtens de wet op het natuurbehoud zijn aangeduid als natuureservaten, natuurgebieden of natuurgebieden met wetenschappelijke waarde volgens de gewestplannen, stranden, kampeerterrainen, kampeerverblijven, weekendverblijfparken en wandelparken. Bovendien bedraagt de te respecteren minimale afstand ten opzichte van individuele woningen 50 meter.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1989-1990

6 AVRIL 1990

PROPOSITION DE LOI

**interdisant d'organiser des
compétitions automobiles sur
des circuits entièrement situés
sur la voie publique**

**(Déposée par MM. Cuyvers
et Van Dienderen)**

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition, qui s'inscrit dans le cadre d'une politique de dissuasion visant à freiner l'utilisation de plus en plus immodérée de l'automobile, tend à combler une lacune de notre législation nationale.

L'arrêté royal du 10 juin 1976 contient dès à présent des dispositions concernant les nuisances acoustiques causées par des véhicules automoteurs lors de courses, d'entraînement et d'essais, dans la mesure où ces activités se déroulent sur des circuits qui ne sont pas situés complètement sur la voie publique.

Les auteurs de cet arrêté ont, à très juste titre, jugé utile d'imposer, même en ce qui concerne les circuits utilisés de façon non permanente, une distance minimum de deux cents mètres entre le circuit et la limite d'une agglomération, des établissements requérant le silence, des régions classées comme réserves naturelles en vertu de la loi sur la conservation de la nature, des réserves naturelles ou zones naturelles d'intérêt scientifique telles que définies par les plans de secteur, des plages, des terrains de camping, des parcs résidentiels de camping, des parcs résidentiels de week-end et des parcs publics. En outre, la distance minimum à respecter est de cinquante mètres lorsqu'il s'agit d'habitations individuelles.

Het optreden ten aanzien van motorwedstrijden, test- en oefenritten op omlopen die wel volledig op de openbare weg gelegen zijn, is — en dit volgens ons ten onrechte — een uitsluitend gemeentelijke bevoegdheid.

« De inrichting van sportwedstrijden of -manifestaties die geheel of ten dele op de openbare weg plaatsvinden, is afhankelijk van een voorafgaand en schriftelijk verlov vanwege de burgemeester van de gemeenten waar die wedstrijden en competities plaatshebben ».

« De Koning stelt de voorwaarden vast waaraan bedoelde wedstrijden en competities moeten voldoen, alsmede de voorwaarden voor het verlenen van het verlov vanwege de burgemeesters. » (artikel 9 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer gecoördineerd bij koninklijk besluit van 16 maart 1968)

« Voor wedstrijden met motorvoertuigen werden tot op heden dergelijke voorwaarden niet bepaald. De bevoegdheden van de burgemeesters zijn terzake ruim, maar meteen is hun verantwoordelijkheid zeer groot. » (Bestuursmemoriaal aan de gemeentebesturen, West-Vlaanderen, 1985, blz. 375)

Op overwegingen van openbare rust of veiligheid kan de burgemeester dus oordelen het verlov te moeten weigeren.

Dit wetsvoorstel wil de mogelijkheid toelating te verlenen aan de bevoegdheid van de burgemeester onttrekken, op basis van het feit dat de burgemeester, met welke goede bedoelingen hij ook bezielde weze, onmogelijk kan komen tot een verantwoorde afweging van de facto aanwezige tegenstrijdige belangen.

De belangen van de inrichters, deelnemers en supporters van die wedstrijden kunnen in grote mate samenvallen met de belangen van de lokale gemeenschap, ondanks de hinder voor de omwonenden en de gewone weggebruikers. Op lokaal vlak en op korte termijn beschouwd blijft de emotionele belasting en de rekening van de aangerichte schade tot een aanvaardbaar niveau beperkt. Blikshade tijdens de illegale oefenperiode en de wedstrijdperiode, verstoring van de woonomgeving, lawaai- en stankoverlast, aantasting van het wegdek wegen volgens een opervlakkige redenering inderdaad niet op tegen de economische winsten voor de horecasector en tegen de verdere bekendmaking van de streek waarin de autowedstrijd plaatsgrijpt.

Die eventuele winst weegt echter onvoldoende op tegen de nadelige effecten van de autowedstrijd op de openbare weg op een hoger vlak.

Voor vele duizenden en vooral jonge toeschouwers wordt het beeld van de agressief rijdende snelheidsmaniak die zich met opgefokte wagens op gevaar van zijn eigen leven en dat van toeschouwers te verliezen met een te hoge snelheid door bochtige wegen laat slippen en daarbij hoopt de controle over zijn stuur voor geen enkele fatale seconde te verliezen tot het na te volgen ideaal verheven. Dit verklaart mee waarom de campagnes van Via Secura die wil komen tot een rustige voorzichtige rijstijl en het aantal dodelijke en

Les dispositions à prendre concernant l'organisation de courses de vitesse, d'entraînements et d'essais sur des circuits situés complètement sur la voie publique sont de la compétence exclusive des autorités communales, ce qui, à nos yeux, ne se justifie pas.

« L'organisation de et la participation à des épreuves ou compétitions sportives, disputées en totalité ou en partie sur la voie publique, sont interdites, sauf autorisation préalable et écrite des bourgmestres des communes sur le territoire desquelles ces épreuves ou compétitions ont lieu. »

« Le Roi détermine les conditions auxquelles doivent être subordonnées certaines épreuves et compétitions et la délivrance de l'autorisation... » (article 9 de l'arrêté royal du 16 mars 1968 portant coordination des lois relatives à la police de la circulation routière).

« A ce jour, de telles conditions n'ont pas encore été fixées pour les compétitions disputées au moyen de véhicules à moteur. Le pouvoir des bourgmestres en la matière étant très étendu, leur responsabilité est aussi très lourde. » (Bestuursmemoriaal aan de gemeentebesturen, West-Vlaanderen, 1985, p. 375)

Le bourgmestre peut donc, pour des raisons d'ordre public ou de sécurité, estimer devoir refuser l'autorisation.

La présente proposition de loi vise à soustraire à la compétence du bourgmestre le pouvoir d'autoriser des compétitions automobiles, pour motif qu'un bourgmestre, aussi louables que soient ses intentions, ne peut évaluer de manière objective les intérêts contradictoires en présence.

Les intérêts des organisateurs, des participants et des supporters peuvent largement coïncider avec ceux de la collectivité locale, malgré les nuisances que ces compétitions entraînent pour les riverains et les usagers de la route. Au niveau local et à court terme, le stress et les dégâts occasionnés restent limités à un niveau admissible. Si l'on raisonne superficiellement, les tôles froissées au cours des essais illégaux et de la compétition, la perturbation du voisinage, les nuisances sonores et les mauvaises odeurs, la dégradation de la chaussée sont en effet peu de choses en regard des bénéfices économiques réalisés par le secteur horeca et de la publicité que la compétition automobile apporte à la région concernée.

Ce profit éventuel ne suffit toutefois pas à compenser les effets négatifs plus fondamentaux qu'a la compétition automobile pratiquée sur la voie publique.

Ce spectacle présente en effet comme un idéal à suivre, à des milliers de spectateurs dont la plupart sont des jeunes, la conduite agressive du maniaque de la vitesse qui, au prix de dérapages spectaculaires et au mépris de sa vie et de celle des spectateurs, pilote des voitures gonflées, à des vitesses excessives sur des routes sinueuses en espérant ne pas perdre pendant une fatale seconde le contrôle de son véhicule. Ce fait constitue une des explications du manque de succès des campagnes de Via Secura qui préconisent une con-

gekwetste slachtoffers wil verminderen, tot nu toe zo weinig succes kennen.

De neiging van jongeren om de waaghalzen van de openbare weg te imiteren is sterker dan de stem van de rede die tot voorzichtigheid aanspoort.

Doordat de burgemeester gekozen wordt door de plaatselijke gemeenschap is de kans zeer klein dat de burgemeester bij het afwegen van de conflicterende belangen zich gaat laten leiden door het algemene belang en dus kiest voor een verbod op de autowedstrijd tegen de lokale drukkingsgroepen in.

Om het hogere belang veilig te stellen verbiedt de nationale wetgever autowedstrijden voor zover de omloop volledig op de openbare weg is gelegen. In dat kader dringt de aanpassing van artikel 9 van de voornoemde wet betreffende de politie over het wegverkeer zich op.

J. CUYVERS
H. VAN DIENDEREN

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Autowedstrijden op omlopen die volledig op de openbare weg zijn gelegen worden verboden.

Art. 2

Artikel 9, eerste lid, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij het koninklijk besluit van 16 maart 1968, wordt aangevuld als volgt :

« De burgemeester kan echter geen vergunning verstrekken voor de inrichting van autowedstrijden op omlopen die volledig op de openbare weg zijn gelegen ».

9 januari 1990.

J. CUYVERS
H. VAN DIENDEREN

duite paisible et prudente et visent à réduire le nombre de morts et de blessés.

La tendance des jeunes à imiter les casse-cou de la route l'emporte sur la voix de la raison, qui incite à la prudence.

Le bourgmestre étant choisi par la communauté locale, il est fort peu probable qu'il se laisse guider, lors de l'examen des intérêts en présence, par l'intérêt général et choisisse donc d'interdire la compétition automobile, décision qui irait à l'encontre de la volonté des groupes de pression locaux.

Afin de sauvegarder l'intérêt supérieur, nous proposons d'interdire les compétitions automobiles lorsque la totalité de leur parcours emprunte la voie publique. Il s'impose à cet effet d'adapter l'article 9 de la loi sur la police du roulage.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

Les courses automobiles disputées sur des circuits situés complètement sur la voie publique sont interdites.

Art. 2

L'article 9, premier alinéa, de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968, est complété comme suit :

« Les bourgmestres ne peuvent toutefois délivrer d'autorisation pour l'organisation de courses automobiles disputées sur des circuits situés complètement sur la voie publique ».

9 janvier 1990.