

- 1952 / 1 - 98 / 99

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

28 JANVIER 1999

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'article 27.5.2 de l'arrêté
royal du 1^{er} décembre 1975 portant
règlement général sur la police de la
circulation routière**

(Déposée par MM. Louis Vanvelthoven et
Julien Verstraeten)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Entre 1986 et 1996, le nombre de poids lourds immatriculés en Belgique a augmenté de près de 50%, alors que le nombre de voitures de tourisme n'a progressé «que» de 27%. Cette croissance importante du parc de véhicules utilitaires est due dans une large mesure, à l'application du principe des flux tendus dans le processus de production. Ce principe oblige en outre de plus en plus de chauffeurs à rentrer chez eux avec leur «magasin roulant» et à trouver une place de stationnement dans les environs de leur domicile.

Il est toutefois difficile de concilier le stationnement de camions, de tracteurs et de remorques avec le souci de garantir la qualité de la vie et la sécurité routière dans les quartiers résidentiels. Les moteurs que l'on fait chauffer, la présence éventuelle de matières dangereuses ou inflammables, l'accaparement de places de stationnement et la nuisance visuelle que représentent les véhicules utilitaires en stationnement sont autant d'éléments qui sont perçus négativement par les riverains.

(*) Cinquième session de la 49^{ème} législature

- 1952 / 1 - 98 / 99

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

28 JANUARI 1999

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van artikel 27.5.2 van het
koninklijk besluit van 1 december
1975 houdende algemeen reglement op
de politie van het wegverkeer**

(Ingediend door de heren
Louis Vanvelthoven en Julien Verstraeten)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Tussen 1986 en 1996 nam het aantal in België ingeschreven vrachtwagens met bijna de helft toe; in dezelfde periode steeg het aantal personenwagens met «slechts» 27 %. Die sterke groei van het bedrijfsvoertuigenpark is in belangrijke mate toe te schrijven aan de toepassing van het *Just in Time*-principe in het productieproces. Dat principe heeft er bovendien toe geleid dat steeds meer chauffeurs hun «rijdend magazijn» mee naar huis nemen en een parkeerplaats moeten zoeken in de buurt van hun woning.

Geparkeerde vrachtwagens, trekkers en aanhangwagens zijn in vele gevallen echter niet te verzoenen met de zorg voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van woonbuurten. Het warmdraaien van de motoren, de eventuele aanwezigheid van gevaarlijke of brandbare goederen, het ruimtebeslag en de visuele hinder van geparkeerde bedrijfsvoertuigen zijn elementen die door de buurtbewoners terecht als storend worden ervaren.

(*) Vijfde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

Le législateur a pris conscience du problème. L'article 27.5.2 du Code de la route¹ dispose en effet que: «Dans les agglomérations, il est interdit de mettre en stationnement sur la voie publique pendant plus de huit heures consécutives des véhicules automobiles et des remorques lorsque la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes, sauf aux endroits pourvus du signal E9a, E9c ou E9d.». Dans la pratique, il est toutefois difficile de contrôler le respect de cette limitation dans le temps du stationnement et donc facile de contourner l'interdiction. Il suffit par exemple au chauffeur de quitter l'agglomération avec son véhicule et d'y revenir aussitôt pour échapper à l'application de cette disposition.

Un certain nombre de communes ont entre-temps élaboré un règlement complémentaire instaurant une interdiction générale de stationnement dans l'agglomération pour les camions et les véhicules assimilés. A Saint-Nicolas, par exemple, un signal interdisant le stationnement pour les camions et les autocars dont la masse autorisée dépasse 3,5 tonnes a été placé, en 1994, à côté de chaque signal indiquant le commencement de l'agglomération (type F1). Un signal indiquant la fin de l'interdiction de stationnement a été placé à côté des signaux annonçant la fin de l'agglomération (type F3). A la demande des chauffeurs, un certain nombre d'endroits, où il est autorisé de mettre des camions et des autocars en stationnement sur la voie publique, ont également été prévus dans l'agglomération. Ces endroits ont été pourvus des signaux E9c (stationnement réservé aux camions) et E9d (stationnement réservé aux autocars).

Par la suite, d'autres communes ont, elles aussi, interdit le stationnement de poids lourds dans les agglomérations sur leur territoire. L'administration autorise les règlements complémentaires ayant un tel objet, à condition que les communes prévoient une alternative valable qui puisse répondre aux besoins en matière de stationnement de ces véhicules.

La présente proposition de loi prévoit une interdiction générale de stationnement dans l'agglomération pour les véhicules automobiles (porteurs, tracteurs, autocars), les trains de véhicules et les remorques lorsque la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes. Les auteurs estiment répondre ainsi aux attentes de nombreuses administrations communales et des habitants des quartiers résidentiels qui sont confrontés au problème du stationnement des poids lourds.

La présente proposition de loi remplace l'article 27.5.2 du Code de la route par une nouvelle disposition, qui ne précise plus que l'interdiction de station-

De wetgever heeft deze problematiek onderkend. Artikel 27.5.2 van de wegcode¹ bepaalt immers: «Binnen de bebouwde kommen is het verboden op de openbare weg auto's, slepen en aanhangwagens met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton langer dan acht uur na elkaar te laten parkeren, behalve op de plaatsen waar het verkeersbord E9a, E9c of E9d is aangebracht.». In de praktijk is deze beperking in de tijd echter moeilijk te controleren en gemakkelijk te omzeilen. Het volstaat bijvoorbeeld om even de bebouwde kom in en uit te rijden om aan de toepassing ervan te ontsnappen.

Een aantal gemeenten heeft inmiddels door middel van een aanvullend reglement geopteerd voor de invoering van een algemeen parkeerverbod voor vrachtwagens en dergelijke binnen de bebouwde kom. Zo werd in Sint-Niklaas in 1994 naast ieder verkeersbord dat het begin van de bebouwde kom aanduidt (type F1) een bord geplaatst dat een parkeerverbod invoert voor vrachtwagens en autobussen met een toegelaten gewicht van meer dan 3,5 ton. Bij de borden die het einde van de bebouwde kom aanduiden (type F3), werd een bord geplaatst dat ook het einde van het parkeerverbod aangeeft. Op vraag van de chauffeurs werd in de bebouwde kom ook een aantal zones afgebakend waar vrachtwagens en autobussen wel op de openbare weg konden parkeren. Deze zones werden aangeduid met de verkeersborden E9c (parkeren uitsluitend voor vrachtwagens) en E9d (uitsluitend voor autocars).

Naderhand voerden ook andere gemeenten in de bebouwde kommen op hun grondgebied een algemeen parkeerverbod voor zware voertuigen in. De administratie aanvaardt aanvullend reglementen van dergelijke strekking, op voorwaarde dat er gezorgd wordt voor een valabel alternatief om de parkeerbehoefte van deze voertuigen op te vangen.

Dit wetsvoorstel voorziet in een algemeen parkeerverbod binnen de bebouwde kom voor auto's (vrachtwagens, trekkers, autocars), slepen en aanhangwagens met een maximaal toegelaten massa van meer dan 3,5 ton. De indieners menen daarmee tegemoet te komen aan een wens die leeft bij vele gemeentebesturen, alsook in de woonbuurten die geconfronteerd worden met de problematiek van parkerende zware voertuigen.

Het wetsvoorstel vervangt artikel 27.5.2 van de wegcode door een nieuwe bepaling, waarin de beperking van het parkeerverbod tot «acht uur na elkaar»

¹ Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière (*Moniteur belge* du 9 décembre 1975).

¹ Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (*Belgisch Staatsblad*, 9 december 1975).

nement s'applique «pendant huit heures consécutives», de sorte que cette interdiction deviendra permanente. Le gestionnaire de la route conservera cependant la possibilité de délimiter, au moyen de panneaux de signalisation, des zones dans lesquelles les véhicules en question pourront malgré tout stationner.

En prévoyant, à l'article 3 de la présente proposition, un délai d'un an entre la publication de la nouvelle disposition au *moniteur belge* et son entrée en vigueur, nous entendons donner aux communes suffisamment de temps pour prévoir, de préférence en concertation avec les intéressés, des possibilités de stationnement alternatives dans l'agglomération ou en dehors de celle-ci. Il conviendrait que le Roi prenne des directives en ce qui concerne la sélection, l'aménagement et la signalisation de ces zones de stationnement, ainsi qu'en ce qui concerne la procédure qui pourrait être suivie en la matière.

Une seconde exception à l'interdiction de stationnement concerne le chargement et le déchargement de marchandises. Il va de soi que ces opérations doivent pouvoir s'effectuer sans interruption et dans un laps de temps limité. On pourrait cependant supprimer cette exception dans une phase ultérieure, lorsqu'auront été développés des systèmes de transbordement permettant l'utilisation de camionnettes pour effectuer la distribution.

Enfin, dans le nouvel article 27.5.2, nous ramenons également de 7,5 à 3,5 tonnes la masse autorisée des véhicules auxquels s'applique l'interdiction de stationnement. Cette réduction vise à tenir compte de la distinction entre «camionnettes» et «camions», telle qu'elle est opérée à l'article 1^{er}, § 2, 5^o et 6^o, de l'arrêté royal relatif à l'équipement technique des véhicules². Les règlements communaux complémentaires existants dont nous avons connaissance, ayant une portée identique à celle de la présente proposition de loi fixent également à 3,5 tonnes la limite en ce qui concerne l'interdiction de stationnement.

weggelaten is, zodat het verbod een permanent karakter krijgt. De wegbeheerder behoudt de mogelijkheid om door middel van verkeersborden zones af te bakenen waarin de betrokken voertuigen toch kunnen parkeren.

Door in artikel 3 van dit voorstel in een termijn van één jaar te voorzien tussen de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* en de inwerkingtreding van de nieuwe bepaling, willen we de gemeenten voldoende tijd bieden om, bij voorkeur in overleg met de betrokkenen, in alternatieve parkeermogelijkheden te voorzien binnen of buiten de bebouwde kom. Het verdient aanbeveling dat de Koning richtlijnen uitvaardigt voor de selectie, de inrichting en de aanduiding van deze parkeerzones, alsmede voor de procedure die daarbij kan worden gevolgd.

Een tweede uitzondering op het parkeerverbod betreft het laden en lossen van goederen. Het spreekt vanzelf dat deze handelingen op ononderbroken wijze en binnen een beperkte tijdsperiode plaats moeten kunnen hebben. In een later stadium, wanneer overslagsystemen ontwikkeld zijn om voor de distributie gebruik te maken van lichte vrachtwagens, zou deze uitzonderingsbepaling kunnen worden geschrapt.

Ten slotte wordt in het nieuwe artikel 27.5.2 ook de maximaal toegelaten massa van de voertuigen die onder het parkeerverbod vallen verminderd van 7,5 tot 3,5 ton. Deze vermindering sluit aan bij het onderscheid tussen «lichte vrachtauto's» en «vrachtauto's», zoals dat gemaakt wordt in artikel 1, § 2, 5^o en 6^o, van het KB op de technische uitrusting van de voertuigen². Ook in de ons bekende reeds bestaande gemeentelijke aanvullende reglementen met een zelfde strekking als dit wetsvoorstel, wordt de grens voor het parkeerverbod op 3,5 ton gelegd.

L. VANVELTHOVEN
J. VERSTRAETEN

² Arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (*Moniteur belge* du 28 mars 1968).

² Koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (*Belgisch Staatsblad*, 28 maart 1968).

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

L'article 27.5.2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, remplacé par l'arrêté royal du 20 juillet 1990 et modifié par les arrêtés royaux du 28 janvier 1991 et du 18 septembre 1991, est remplacé comme suit:

«Art. 27.5.2. Dans les agglomérations, il est interdit de mettre en stationnement sur la voie publique des véhicules et des remorques lorsque la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes, sauf aux endroits pourvus du signal E9a, E9c ou E9d et sauf pour charger et pour décharger des marchandises.».

Art. 3

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

7 janvier 1999

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 27.5.2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, vervangen bij het koninklijk besluit van 20 juli 1990 en gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 28 januari 1991 en 18 september 1991, wordt vervangen als volgt:

«Art. 27.5.2. Binnen de bebouwde kommen is het verboden op de openbare weg auto's, slepen en aanhangwagens met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton te parkeren, behalve op de plaatsen waar het verkeersbord E9a, E9c of E9d is aangebracht en behoudens voor het laden en lossen van goederen.».

Art. 3

Deze wet treedt in werking de eerste dag van de dertiende maand na die waarin ze in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

7 januari 1999

L. VANVELTHOVEN
J. VERSTRAETEN