

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

14 juni 2000

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van artikel 11 van het koninklijk
besluit van 1 december 1975 houdende
algemeen reglement op de politie
over het wegverkeer**

(ingediend door de heer Daniel Bacquelaine)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

14 juin 2000

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'article 11 de l'arrêté royal du
1^{er} décembre 1975 portant règlement général
sur la police de la circulation routière**

(déposée par M. Daniel Bacquelaine)

SAMENVATTING

De toegelaten maximumsnelheden op het Belgische wegen- en autosnelwegennet zijn meer dan twintig jaar geleden vastgesteld. Sindsdien is het veiligheidsniveau van de op de markt gebrachte voertuigen aanzienlijk gestegen (veiligheid van de passagiersruimte, airbags, remsystemen, enz.). Als snelheid een belangrijke factor is in het ontstaan van ongevallen, komt dat vooral omdat de snelheid vaak niet aan de omstandigheden is aangepast. De indiener stelt daarom voor de maximumsnelheid op autosnelwegen op te trekken tot 130 km per uur, maar ze te verlagen tot 110 km per uur bij regen of andere neerslag. Bovendien stelt hij voor de op de wegen en autosnelwegen toegelaten maximumsnelheid bij een zichtbaarheid van minder dan 50 m te beperken tot 50 km per uur.

RÉSUMÉ

Les vitesses maximales autorisées sur le réseau routier et autoroutier belge ont été fixées il y a plus de vingt ans. Depuis lors, le niveau de sécurité offert par les véhicules mis sur le marché a considérablement évolué (sécurité de l'habitacle, airbags, systèmes de freinage, etc...). En outre, si la vitesse est un facteur important dans les accidents, c'est surtout parce qu'elle est souvent inadaptée aux circonstances. L'auteur propose donc de porter la limitation de vitesse sur autoroutes à 130 km à l'heure, mais de la limiter à 110 km à l'heure en cas de pluie ou de précipitations. En cas de visibilité inférieure à 50 mètres, l'auteur propose en outre de limiter à 50 km à l'heure la vitesse maximale autorisée sur le réseau routier et autoroutier.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000: Parlementair document van de 50e zittingsperiode +
het nummer en het volgnummer

QRVA	:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA	:	Handelingen (Integraal Verslag)
BV	:	Beknopt Verslag
PLEN	:	Plenum
COM	:	Commissievergadering

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e
législature, suivi du n° et du n° consécutif

QRVA	:	Questions et Réponses écrites
HA	:	Annales (Compte Rendu Intégral)
CRA	:	Compte Rendu Analytique
PLEN	:	Séance plénière
COM	:	Réunion de commission

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het principe van de snelheidsbeperking wordt in het algemeen door de automobilisten goed aanvaard en wordt unaniem beschouwd als een doeltreffend middel om het aantal en de ernst van de verkeersongevallen te beperken.

Rekening houdend met de uitzonderlijke kwaliteit van het Belgische autosnelwegennet en de opmerkelijke verbetering in het ontwerp van de voertuigen, kan men zich afvragen of het opportuun is de op de autosnelwegen toegelaten maximumsnelheid, die meer dan twintig jaar geleden is vastgesteld, te behouden. Dankzij de nieuwe technologieën is het voortaan mogelijk de automobilist bij het besturen van zijn voertuig assistentie te verlenen. Men denke aan de niet onbelangrijke vooruitgang inzake de gebruiksveiligheid van de voertuigen, zoals de wegligging, de levensreddende kooi, de veiligheidsgordels; of nog, de technieken die de bestuurder kunnen waarschuwen dat zijn prestatieniveau als gevolg van vermoeidheid daalt, alsmede de geperfectioneerde systemen voor besturings- en remcontrole, of zelfs voorzieningen om aanrijdingen te voorkomen.

Laten we overigens realist blijven en geen onwetendheid veinzen: een groot aantal automobilisten leven de maximumsnelheid op de autosnelwegen niet na en haast niemand neemt daar aanstoot aan.

Op Europees vlak is er zeer grote verscheidenheid inzake de op de autosnelwegen toegelaten maximumsnelheid. Andere landen zoals Frankrijk, Oostenrijk of Italië laten 130 km per uur op de autosnelweg toe. Alleen in Duitsland is de snelheid «vrij», dan wel afgezien van de immer frequenter wordende snelheidsbeperkingen via signaalinrichtingen. De Duitse Raad voor Verkeersveiligheid (DVR) is altijd voorstander geweest van vrijheid van snelheid op de autosnelwegen. Dankzij verwisselbare berichten die op lichtborden de snelheid regelen, blijven de gebruikers door dat flexibele Duitse systeem op hun hoede, worden zij ertoe aangespoord een snelheid te kiezen volgens de verkeersdruk, de weersomstandigheden en het moment van de dag. In verhouding tot de bevolking is het aantal doden op de Duitse autowegen lager dan dat van vele landen met een snelheidsbeperking, waaronder trouwens België.

Maar er is een andere vaststelling die men voor ogen moet houden: autosnelwegen eisen doorgaans het laagste dodental. Het zijn veeleer de secundaire wegen die

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le principe de la limitation de vitesse est généralement bien accepté par les automobilistes et est unanimement perçu comme un moyen efficace de réduire la fréquence et la gravité des accidents de la circulation.

Toutefois, compte tenu de la qualité exceptionnelle du réseau autoroutier belge et de l'amélioration remarquable de la conception des véhicules, l'on peut s'interroger sur l'opportunité de conserver la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes fixée il y a plus de vingt ans. Les nouvelles technologies permettent désormais d'assister l'automobiliste dans la conduite de son véhicule. Il suffit de penser aux progrès considérables en matière de sécurité d'emploi des véhicules tels que la tenue de route, la cellule de survie, les ceintures de sécurité ou encore les techniques permettant d'avertir le conducteur de la baisse de ses performances sous l'effet de la fatigue et les systèmes perfectionnés de contrôle de la navigation et de freinage, voire les systèmes anticollision.

Par ailleurs restons réalistes et ne feignons pas l'ignorance, une proportion importante des automobilistes ne respecte pas la vitesse maximale autorisée sur autoroute, et ce avec relativement peu de désapprobation sociale.

Au niveau européen, il existe une très grande diversité parmi les vitesses maximales autorisées sur autoroute. D'autres pays tels que la France, l'Autriche ou l'Italie permettent le 130 kilomètres à l'heure sur autoroute, l'Allemagne restant le seul pays où la vitesse est dite « libre » sur les voies autoroutières si ce ne sont les limitations de plus en plus fréquentes par signaux. Le Conseil de la sécurité routière allemand (DVR) a toujours prôné la liberté des vitesses sur autoroutes. Grâce à des messages variables, régulateurs de vitesse sur des panneaux lumineux, le système flexible allemand maintient les utilisateurs vigilants, les incite à choisir des vitesses appropriées en fonction de la densité du trafic, des conditions atmosphériques et du moment de la journée. Rapporté à la population, le nombre de morts sur les autoroutes allemandes est inférieur à celui de beaucoup de pays à vitesse limitée dont la Belgique d'ailleurs.

Mais il est un autre constat qu'il importe de garder à l'esprit, les autoroutes sont ordinairement les voies les moins meurtrières. Ce sont plutôt les routes secondaires

het gevaarlijkst zijn en wel omdat ze vaak zijn aangelegd tegen de regels van het gezond verstand. In Frankrijk zijn de lange rijen bomen langs de plattelandswegen de oorzaak van de dood van gemiddeld duizend automobilisten per jaar.

Dit wetsvoorstel beoogt op de autosnelwegen een hogere maximumsnelheid dan de thans geldende toe te laten, met inachtneming evenwel van de weersfactoren en de vlotte doorstroming van het verkeer. De indiener van dit wetsvoorstel meent dat, buiten de agglomeraties, de toegelaten maximumsnelheid op de autosnelwegen moet worden opgetrokken tot 130 km per uur. Bij regen of andere neerslag en ingeval de zichtbaarheid minder dan 50 m bedraagt, zou de maximumsnelheid echter moeten worden verlaagd tot respectievelijk 110 en 50 km per uur. Uiteraard is de toegelaten maximumsnelheid op de autosnelwegen krachtens dit wetsvoorstel maar denkbaar in optimale verkeersomstandigheden. Die voor de hand liggende beperking betreft met name de weersomstandigheden, de vlotte doorstroming van het verkeer of de staat van het voertuig. Bovendien spreekt het voor zich dat de bestuurder de plicht heeft zijn snelheid voortdurend onder controle te hebben en ze aan te passen naargelang de staat van de weg, de moeilijkheden van het verkeer en de voorzienbare hindernissen.

res qui restent les plus dangereuses et ce en raison de leur aménagement effectué souvent en dépit du bon sens. En France, par exemple, les longues chaînes d'arbres plantés le long des routes de campagne tuent en moyenne mille automobilistes par an.

La présente proposition de loi vise à autoriser une vitesse maximale supérieure à celle actuellement autorisée sur les autoroutes tout en prenant en compte les facteurs climatiques et la fluidité du trafic. L'auteur de la présente proposition de loi estime qu'en dehors des agglomérations, la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes devrait être élevée à 130 kilomètres à l'heure. Toutefois, en cas de pluie ou d'autres précipitations et en cas de visibilité inférieure à cinquante mètres, la vitesse maximale devrait être abaissée respectivement à 110 et 50 kilomètres à l'heure. Il est entendu que la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes en vertu de la présente proposition de loi ne se conçoit que dans des conditions optimales de circulation. Cette restriction de bon sens concerne particulièrement les conditions atmosphériques, la fluidité du trafic ou l'état du véhicule. En outre, il va de soi que le conducteur a l'obligation de rester constamment maître de sa vitesse et de la régler en fonction de l'état de la voie autoroutière, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles.

Daniel BACQUELAINE (PRL FDF MCC)

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

In artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie over het wegverkeer worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) in punt 11.2, 1°, worden de woorden «tot 120 km per uur» vervangen door de woorden «tot 130 km per uur»;

B) punt 11.2 wordt aangevuld met een 3° luidend als volgt:

«3° bij regen of andere neerslag worden de maximumsnelheden verlaagd tot:

a) 110 km per uur op die delen van de autosnelweg en de openbare weg waar normaal een beperking van 130 km per uur geldt;

b) 80 km per uur op de andere openbare wegen.

Bij een zichtbaarheid van minder dan 50 m worden de maximumsnelheden verlaagd tot 50 km per uur op alle autosnelwegen en openbare wegen.»

Art. 3

Deze wet treedt in werking op een door de Koning te bepalen datum.

14 maart 2000

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

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

Art. 2

A l'article 11, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, sont apportées les modifications suivantes :

A) au point 11.2, 1°, les mots « à 120 km à l'heure » sont remplacés par les mots « à 130 km à l'heure » ;

B) le point 11.2 est complété par un 3°, rédigé comme suit :

« 3° en cas de pluie ou d'autres précipitations, les vitesses maximales sont abaissées à :

a) 110 km à l'heure sur les sections d'autoroutes et les voies publiques où la limite normale est de 130 km à l'heure ;

b) 80 km à l'heure sur les autres voies publiques.

En cas de visibilité inférieure à 50 mètres, les vitesses maximales sont abaissées à 50 km à l'heure sur l'ensemble du réseau autoroutier et des voies publiques. ».

Art. 3

Le Roi fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

14 mars 2000

Daniel BACQUELAINE (PRL FDF MCC)