

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

7 février 2007

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à la circulation des motocyclettes
dans les bandes réservées aux bus**

(déposée par Mme Corinne De Permentier,
MM. François Bellot et Olivier Chastel,
Mmes Valérie De Bue, et Camille Dieu
et MM. Hans Bonte, Thierry Giet
et Charles Michel)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

7 februari 2007

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het gebruik door motorfietsen
van de voor de bussen bestemde rijstroken**

(ingediend door mevrouw Corinne De
Permentier, de heren François Bellot en
Olivier Chastel, de dames Valérie De Bue
en Camille Dieu en de heren Hans Bonte,
Thierry Giet en Charles Michel)

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>Vlaams Belang</i>	: Vlaams Belang
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif

QRVA : Questions et Réponses écrites

CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)

CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)

CRIV : Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)

PLEN : Séance plénière

COM : Réunion de commission

MOT : Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer

QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden

CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)

CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)

CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)

PLEN : Plenum

COM : Commissievergadering

MOT : Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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

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 : publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le nombre de véhicules à deux roues motorisés ne cesse d'augmenter sur nos routes. Au 1^{er} août 2005, le parc de motocyclettes s'élevait à 346.293 unités. Cela représente 5,6% du parc total des véhicules belges. Le parc de motos est passé de 277.838 en 2000 à 346.293 en 2005¹. En d'autres termes, on constate une augmentation de presque 25% en 5 ans. Le parc de motos a, quant à lui, triplé entre 1980 et 2004.

L'augmentation du nombre de deux roues motorisés montre l'importance de prendre en compte ces usagers dans la politique de sécurité routière. Nous devons également octroyer une place centrale à ces véhicules dans une politique globale d'amélioration de la mobilité.

En matière de mobilité, les deux roues motorisés constituent une alternative aux problèmes de saturation de nos routes et un atout majeur dans une perspective de mobilité durable. Les motos présentent des avantages considérables en raison de leur faible encombrement et de leur grande maniabilité. De plus en plus de personnes envisagent cette solution pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Malheureusement, les statistiques d'accidents de la route viennent ternir ce tableau. En effet, les conducteurs de motos y sont sur-représentés par rapport à leur importance numérique dans le trafic.

En 2004, le nombre de motocyclistes tués était de 137, le nombre de blessés graves de 724 et le nombre de blessés légers de 3184. Les chiffres relatifs aux blessés légers et aux tués sont relativement stables par rapport à 2003. Par contre, nous constatons une réelle diminution du nombre de blessés graves, passant de 978 en 2003 à 724 en 2004.

Afin de développer l'utilisation des motos, il est nécessaire de réaliser des progrès au niveau de la sécurité de leurs conducteurs. L'aménagement des infrastructures routières est une première étape. Plus particulièrement, l'utilisation des couloirs de bus par les motos doit être sérieusement envisagé.

De plus en plus de villes d'Europe prennent des mesures afin de favoriser l'usage de ces véhicules et de renforcer la sécurité, engendrant ainsi des résultats positifs en termes de statistiques d'accidents de la route.

¹ Chiffres au 1^{er} août de l'année considérée. Source : SPF Economie et SPF Mobilité et Transports.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op onze wegen komen er almaar meer tweewielige motorvoertuigen bij. Op 1 augustus 2005 bestond het motorfietsenpark uit 346.293 eenheden. Dat vertegenwoordigt 5,6% uit van het totale voertuigenpark in België. Het aantal motoren is gestegen van 277.838 in 2000 naar 346.293 in 2005¹. Met andere woorden: een stijging met nagenoeg 25% in vijf jaar. Het aantal motoren is tussen 1980 en 2004 verdrievoudigd.

Het toenemende aantal tweewielige motorvoertuigen moet ons ertoe aanzetten in het verkeersveiligheidsbeleid ook rekening te houden met die categorie van weggebruikers. Tevens moeten we die voertuigen een centrale plaats geven in het algemeen beleid ter bevordering van de mobiliteit.

Inzake mobiliteit reiken de tweewielige motorvoertuigen een oplossing aan voor de verzadiging van ons wegennet en zijn ze een grote troef uit het oogpunt van de duurzame mobiliteit. Motorfietsen hebben aanzienlijke voordelen, aangezien ze weinig plaats innemen en zeer wendbaar zijn. Bovendien denken heel wat mensen eraan zich een motorfiets aan te schaffen voor hun woon-werkverkeer. Jammer genoeg werpen de ongevallenstatistieken een smet op dat mooie plaatje. Motorfietsers zijn er nog altijd in oververtegenwoordigd, in verhouding tot hun getalssterkte in het verkeer.

In 2004 kwamen 137 motorfietsers om het leven, werden er 724 ernstig en 3.184 licht gewond. De cijfers over het aantal lichtgewonden en doden bleven relatief stabiel tegenover 2003, maar het aantal zwaargewonden daalde substantieel: van 978 in 2003 tot 724 in 2004.

Wil men het motorfietsgebruik aanmoedigen, dan is het noodzakelijk de veiligheid van de motorfietsers te vergroten. Een speciaal aangepaste weginfrastructuur is daartoe een eerste stap. Meer in het bijzonder moet er ernstig over worden nagedacht de busstroken open te stellen voor motorfietsers.

Steeds meer steden in Europa nemen maatregelen om het gebruik van die voertuigen te bevorderen en de veiligheid te vergroten, met een positieve weerslag op de ongevallenstatistieken. Zo slaagde Londen erin het

¹ Cijfers op 1 augustus van het betrokken jaar. Bron : FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie en FOD Mobiliteit en Vervoer.

Par exemple, grâce à une politique de prévention et à un aménagement des voiries prenant en compte les motos, Londres a fait chuter le nombre de blessés graves et de tués parmi les usagers de deux roues motorisés d'un tiers en quatre ans. Une diminution de 11% des accidents mettant en cause les deux roues motorisés est également enregistrée.

Outre une grande campagne d'information et de sensibilisation sur le terrain, la ville de Londres a permis, à titre expérimental, la circulation des motos dans les couloirs de bus sur trois axes importants. Dans la capitale anglaise, ces voies ne sont matérialisées que par une ligne blanche.

En Belgique, des dispositifs appelés «demi-lunes» séparent trop souvent ces couloirs. Ceux-ci présentent un réel danger pour les motocyclistes.

La circulation des motos dans les couloirs de bus présente de réels avantages. D'une part, pour la sécurité de l'utilisateur de deux roues motorisés qui ne sont plus contraint de remonter les files de voiture dans les embouteillages. D'autre part, pour la fluidité du trafic.

À l'heure actuelle, 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 permet aux taxis d'emprunter les voies réservées aux bus.

Les auteurs souhaitent étendre cette possibilité aux motocyclettes, en leur permettant d'utiliser les bandes réservées aux bus ainsi que les sites spéciaux franchissables. Toutefois, il est préférable de ne pas appliquer cette mesure aux cyclomoteurs, afin d'éviter un risque supplémentaire d'accidents. En effet, la vitesse maximale des cyclomoteurs n'atteignant pas la vitesse moyenne des bus, il n'est pas recommandé de les faire circuler dans ces voies.

Les auteurs pensent que lorsqu'elles circulent dans ces endroits, il devrait être interdit de dépasser les motocyclettes.

Corinne DE PERMENTIER (MR)
François BELLOT (MR)
Olivier CHASTEL (MR)
Valérie DE BUE (MR)
Camille DIEU (PS)
Hans BONTE (sp.a-spirit)
Thierry GIET (PS)
Charles MICHEL (MR)

aantal zwaargewonden en doden onder de motor- en bromfietzers in vier jaar met één derde terug te dringen, dankzij een beleid dat gericht is op preventie en op de aanleg van wegen met inachtneming van de tweewielige motorvoertuigen. Ook het aantal ongevallen waarin gebruikers van dergelijke tweewielers betrokken zijn, daalde met 11%.

Behalve een grootscheepse informatie- en sensibiliseringscampagne liep in Londen ook een proefproject waarbij motorfietzers op drie hoofdassen gebruik konden maken van de busstroken. In de Engelse hoofdstad zijn die stroken alleen maar afgebakend door een doorlopende witte streep.

In België worden ze vaak van de rest van de weg gescheiden door een lage, halvemaanvormige afscheiding. Die afscheidingen zijn werkelijk zeer gevaarlijk voor motorrijders.

De openstelling van de busstroken voor motorrijders heeft aanzienlijke voordelen. Enerzijds kunnen de motorfietser aldus in veiliger omstandigheden rijden, want tijdens files hoeven zij niet meer tussen de auto's te slalommen. Anderzijds verloopt het autoverkeer vlotter.

Momenteel mogen taxi's de busstroken reeds gebruiken overeenkomstig het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

De indieners willen die mogelijkheid uitbreiden tot de motorfietzen. Die zouden de speciale busstroken kunnen gebruiken, evenals de bijzondere overrijdbare beddingen. De indieners wensen die maatregel echter niet toe te passen op de bromfietzers, teneinde een bijkomend ongevalrisico te voorkomen. De maximumsnelheid van bromfietzen ligt immers lager dan de gemiddelde snelheid van de bussen, waardoor het niet aan te raden is ze op dezelfde rijstrook te laten rijden.

De indieners zijn van mening dat wanneer de motorfietzen op die plaatsen rijden, ze géén inhaalmanoeuvres mogen uitvoeren.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

- considérant l'augmentation du nombre de deux roues motorisés sur nos routes;
- considérant l'importance de prendre en compte les motocyclistes dans la politique de sécurité routière;
- considérant que les motocyclettes constituent un atout et une alternative aux problèmes de saturation des axes routiers;
- considérant que 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 permet aux taxis d'emprunter les voies réservées aux bus;
- considérant que certaines villes européennes permettent aux motocyclettes de circuler dans les voies réservées aux bus et que cette mesure engendre des résultats positifs en termes de statistiques d'accidents de la route;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

1. de modifier 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, afin de permettre aux motocyclettes d'utiliser les bandes réservées aux bus ainsi que les sites spéciaux franchissables;
2. d'interdire le dépassement des motocyclettes lorsqu'elles circulent sur les bandes réservées aux bus et les sites spéciaux franchissables.

Le 2 février 2007

Corinne DE PERMENTIER (MR)
François BELLOT (MR)
Olivier CHASTEL (MR)
Valérie DE BUE (MR)
Camille DIEU (PS)
Hans BONTE (sp.a-spirit)
Thierry GIET (PS)
Charles MICHEL (MR)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

- gelet op de toename van het aantal tweewielige motorvoertuigen op onze verkeerswegen;
- gelet op het feit dat het belangrijk is in het verkeersveiligheidsbeleid rekening te houden met de motorfietsers;
- overwegende dat de motorfietsen een grote troef zijn en dat ze een oplossing aanreiken voor de verzadiging van ons wegennet;
- overwegende dat krachtens het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg de taxi's gebruik mogen maken van de busstroken;
- overwegende dat sommige Europese steden motorfietsen toestaan op de busstroken te rijden en dat die maatregelen een gunstig effect hebben wat het aantal verkeersongevallen betreft;

VRAAGT DE REGERING:

1. 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 de motorfietsen toe te staan gebruik te maken van de busstroken en van de bijzondere overrijdbare beddingen;
2. de motorfietsen te verbieden inhaalmanoeuvres uit te voeren als ze op de busstroken en de bijzondere overrijdbare beddingen rijden.

2 februari 2007