

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

2 juin 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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
MME Kim BUYST

SOMMAIRE	Pages
I. Procédure	3
II. Exposé introductif de l'auteur de la proposition de loi	4
III. Discussion	5
A. Questions et observations des membres	5
B. Réponses de l'auteur	6
C. Répliques	7
D. Réponses complémentaires de l'auteur	8
IV. Votes	8
V. Annexes	10
1. Auditions du 29 janvier 2020	10
2. Observations écrites des gouvernements de région et autres avis	22

Voir:

Doc 55 0814/ (2019/2020):
001: Proposition de loi de M. Vandenbroucke.
002: Amendements.

Voir aussi:
004: Texte adopté par la commission.

**EN REMPLACEMENT DU DOCUMENT DISTRIBUÉ
PRÉCÉDEMMENT**

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

2 juni 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
de invoering van de reddingsstrook betreft

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN
EN FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW Kim BUYST

INHOUD	Blz.
I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting door de indiener van het wetsvoorstel	4
III. Bespreking	5
A. Vragen en opmerkingen van de leden	5
B. Antwoorden van de indiener	6
C. Replieken	7
D. Bijkomende antwoorden van de indiener	8
IV. Stemmingen	8
V. Bijlagen	10
1. Hoorzittingen van 29 januari 2020	10
2. Schriftelijke opmerkingen van de gewest- regeringen en overige adviezen	22

Zie:

Doc 55 0814/ (2019/2020):
001: Wetsvoorstel van de heer Vandenbroucke.
002: Amendementen.

Zie ook:
004: Tekst aangenomen door de commissie.

**TER VERVANGING VAN HET VROEGER RONDGEDEELDE
STUK**

02354

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
Ecolo-Groen	Kim Buyst, Sarah Schlitz, Cécile Thibaut
PS	Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta
VB	Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
MR	Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
CD&V	Jef Van den Bergh
PVDA-PTB	Maria Vindevoghel
Open Vld	Marianne Verhaert
sp.a	Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Jan Spooren, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
Zakia Khattabi, Tinne Van der Straeten, Dieter Vanbesien, Gilles Vanden Burre
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bomblé, Benoît Friart, Katrin Jadin
Jan Briers, Franky Demon, N N
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Christian Leysen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH	Josy Arens
DéFI	Sophie Rohonyi

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 nummering 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 (beige kleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 29 janvier et 26 mai 2020. Cette dernière réunion a été organisée en face à face pour les participants qui étaient physiquement présents dans la salle de commission de la Chambre des représentants et à l'aide d'un logiciel de vidéoconférence pour les membres qui ne se trouvaient pas sur place.

I. — PROCÉDURE

Dès lors que la proposition de loi relève des compétences de l'autorité fédérale, ainsi que le prévoit l'article 6, § 8, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, votre commission a décidé d'associer les gouvernements régionaux à l'élaboration de la proposition de loi. Les avis de la Région wallonne et de la Région flamande ont été annexés au présent rapport. Quant à la Région Bruxelles-Capitale, elle n'a pas transmis d'avis.

À la demande de l'auteur, la proposition de loi à l'examen a été jointe, le 29 janvier 2020, à l'examen de la proposition de loi modifiant, en ce qui concerne la circulation des véhicules prioritaires, 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 déposée par Wouter Raskin, Yngvild Ingels, Frieda Gijbels et Tomas Roggeman (DOC 55 0589/001).

À la demande de l'auteur principal de la proposition de loi modifiant, en ce qui concerne la circulation des véhicules prioritaires, 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 (DOC 55 0589/001), celle-ci a été disjointe, le 26 mai 2020, de la 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 (DOC 55 0814/001).

Dans le cadre de l'examen des propositions de loi précédemment jointes, différents acteurs ont toutefois été auditionnés le 29 janvier 2020:

- M. Ludo Kluppels (Institut Vias);
- M. Jan Jorissen (Pompiers: commandant de zone col., zone de secours Pompiers Limbourg-Nord);

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 29 januari en 26 mei 2020. De tweede vergadering werd *face-to-face* georganiseerd voor de deelnemers die fysiek aanwezig waren in de commissiezaal van de Kamer van volksvertegenwoordigers, alsook met behulp van videoconferentie-software voor de op afstand aanwezige leden.

I. — PROCEDURE

Aangezien het wetsvoorstel onderdeel is van de bevoegdheden van de federale overheid als bepaald bij artikel 6, § 8, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, heeft uw commissie beslist de gewestregeringen te betrekken bij het uitwerken van het wetsvoorstel. De adviezen van het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest worden als bijlage bij dit verslag opgenomen. Van het Brusselse Gewest werd geen advies ontvangen.

Op verzoek van de indiener werd dit wetsvoorstel op 29 januari 2020 samengevoegd bij de behandeling van het door Wouter Raskin, Yngvild Ingels, Frieda Gijbels en Tomas Roggeman ingediende 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 de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft (DOC 55 0589/001).

Op verzoek van de hoofdindiener van het 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 de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft (DOC 55 0589/001) werd laatstgenoemd wetsvoorstel op 26 mei 2020 losgekoppeld van het 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 de invoering van de reddingsstrook betreft (DOC 55 0814/001).

In het kader van de behandeling van de voorheen samengevoegde wetsvoorstellen vonden op 29 januari 2020 hoorzittingen plaats met:

- de heer Ludo Kluppels (Vias Institute);
- de heer Jan Jorissen (Brandweer: zonecommandant kol., Hulpverleningszone Brandweer Noord-Limburg);

— M. Eric Troniseck (Coordinateur pour la police fédérale au sein de Centrex Circulation);

— MM. Kenneth Arkesteyn (président de Belgambu – l'Association professionnelle belge des services d'ambulance), Kris Verbeke (vice-président de Belgambu) et Raphaël Schmidt (coordinateur centres de secours, Croix-Rouge de Belgique, Région de Bruxelles-Capitale);

— M. Stéphane Bairin (lieutenant-colonel au sein de la protection civile de Crisnée).

Le rapport de ces auditions ainsi que les documents projetés à cette occasion ont également été annexés au présent rapport.

De même, les avis qui avaient été rendus par le SPF Mobilité et Transports et par le ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, dans le cadre de l'examen initialement séparé de la proposition de loi disjointe dans l'intervalle, ont été annexés au présent rapport.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR DE LA PROPOSITION DE LOI

M. Joris Vandenbroucke (sp.a), auteur de la proposition de loi, indique que l'aménagement d'un couloir de secours peut faire un monde de différence pour les services d'intervention sur les routes. Aujourd'hui, ceux-ci empruntent la bande d'arrêt d'urgence pour se faufiler dans le trafic mais ce n'est pas une situation idéale parce que les bandes d'arrêt d'urgence ne sont pas toujours aménagées ou parce qu'elles sont également utilisées comme une bande de circulation ordinaire lorsque le trafic est dense. Ces bandes sont en outre interrompues au niveau des entrées et des sorties d'autoroute et sont parfois encombrées par des objets ou des véhicules en panne. Si les usagers sont censés se rabattre lorsqu'ils entendent un véhicule muni d'un signal sonore spécial, force est de constater que cette manœuvre est compliquée et quelque peu chaotique en cas d'embouteillages. Il s'ensuit une situation confuse pour les conducteurs des véhicules d'intervention, qui provoque parfois des incidents. D'autres pays (Allemagne, Autriche, Hongrie et Luxembourg) ont aménagé un couloir de secours dont l'intervenant va expliquer le fonctionnement à l'étranger. L'expérience nous apprend qu'un couloir de secours n'est pas seulement plus sûr, il réduit également la durée de l'intervention. Il est ressorti des auditions

— de heer Eric Troniseck (Coördinator Federale Politie bij Centrex Wegverkeer);

— de heren Kenneth Arkesteyn (voorzitter van Belgambu – Belgische Beroepsvereniging van Ambulancediensten), Kris Verbeke (ondervoorzitter Belgambu) en Raphaël Schmidt (coördinator bij de Hulpdiensten, Belgische Rode Kruis, Brussels Hoofdstedelijk Gewest);

— de heer Stéphane Bairin (luitenant-kolonel bij de civiele bescherming, Crisnée).

Het verslag van deze hoorzittingen en de toen geprojecteerde documenten worden eveneens als bijlage bij dit verslag opgenomen.

Ook worden de adviezen die in het kader van de oorspronkelijk afzonderlijke behandeling van het inmiddels losgekoppelde wetsvoorstel door de FOD Mobiliteit en Vervoer en door de minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken werden verstrekt als bijlage opgenomen.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE INDIENER VAN HET WETSVOORSTEL

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a), indiener van het wetsvoorstel, stelt dat de invoering van een redningsstrook een wereld van verschil kan uitmaken voor interventiediensten op de autoweg. Thans maken zij gebruik van de pechstrook om zich door het verkeer te loodsen, maar dat is geen ideale situatie, omdat pechstroken soms niet aangelegd worden, of omdat zij bij druk verkeer ook als gewone rijstrook worden aangeboden. Pechstroken worden aan op- en afritten onderbroken en zijn ook soms versperd door objecten of defecte voertuigen. Weggebruikers die een voertuig met een speciaal geluidssignaal horen, dienen plaats te maken, maar deze operatie verloopt moeilijk en ietwat chaotisch wanneer auto's in de file staan. Dit is voor bestuurders van interventievoertuigen onoverzichtelijk en het veroorzaakt soms incidenten. Elders (Duitsland, Oostenrijk, Hongarije en Luxemburg) werd het systeem van een reddingsstrook ingevoerd, waarvan de spreker de werking in het buitenland toelicht. De ervaring daar leert dat een reddingsstrook niet alleen veiliger is, maar dat die ook de interventietijd inkort. Tijdens de hoorzittingen is gebleken dat de ambulanciers en de brandweer een dergelijke maatregel welkom waren. Het Waalse Gewest drukt in haar opmerkingen een onthouding uit,

que les ambulanciers et les pompiers saluent une telle mesure. Dans ses remarques, la Région wallonne a indiqué s'abstenir, tandis que la Région flamande s'est déclarée positive. Ces réactions confortent donc l'auteur de cette initiative.

La proposition de loi a pour but d'induire un changement de comportement pour que les usagers de la route se serrent automatiquement sur le côté de la route lorsqu'un embouteillage se forme, et ce, même lorsqu'ils n'entendent pas de signal sonore, de sorte qu'il y ait toujours un couloir de secours.

La proposition de loi disjointe modifiant, en ce qui concerne la circulation des véhicules prioritaires, 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 (DOC 55 0589/001) déposée par M. Wouter Raskin règle la responsabilité et nécessite que la proposition de loi déposée par l'intervenant soit adoptée au préalable.

III. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Wouter Raskin (sp.a) et Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) déclarent tous deux qu'ils soutiendront la proposition de loi.

L'intervenante estime toutefois utile de ne pas se limiter à une modification légale: il convient également de sensibiliser le public par le biais de campagnes pour que les usagers de la route sachent comment ils sont censés réagir et ne cèdent pas à la panique lorsqu'un véhicule prioritaire surgit.

Mme Laurence Zanchetta (PS) et M. Jef Van den Bergh (CD&V) soutiennent également la proposition de loi.

L'intervenant s'interroge sur le rapport entre la bande d'arrêt d'urgence et le couloir de secours dans le cadre du nouveau Code de la route. La Région wallonne s'abstient, tandis que la Région flamande suggère d'opter pour la simplicité et que la Région bruxelloise n'émet aucune remarque par écrit, de sorte qu'au final, le membre n'est pas tout à fait convaincu par l'approche suivie. Il propose que l'on harmonise à tout le moins les propositions de loi de M. Vandenbroucke et M. Raskin.

MM. Frank Troosters (VB) et Emmanuel Burton (MR) considèrent également que les deux textes sont

terwijl het Vlaamse Gewest een positief advies geeft. De indiener voelt zich aldus gesterkt met zijn initiatief.

De bedoeling van het wetsvoorstel is een gedragswijziging tot stand te brengen, waardoor weggebruikers automatisch aan de kant gaan wanneer ze in een file terechtkomen, ook als ze geen bijzonder geluidssignaal horen, zodat steeds een reddingsstrook ontstaat.

Het door de heer Wouter Raskin losgekoppelde 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 de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft (DOC 55 0589/001) regelt de aansprakelijkheid en vergt dat het door de spreker ingediende wetsvoorstel eerst wordt aangenomen.

III. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) en mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) drukken beiden hun steun uit voor het wetsvoorstel.

De spreekster acht het wel nuttig om het niet bij een wetswijziging te houden, het publiek dient ook te worden bewustgemaakt door middel van campagnes, zodat weggebruikers weten hoe ze geacht worden te handelen en niet door paniek worden bevangen wanneer een prioritair voertuig opduikt.

Ook mevrouw Laurence Zanchetta (PS) en de heer van Jef Van den Bergh (CD&V) staan achter het wetsvoorstel.

De spreker stelt zich wel vragen bij de verhouding tussen de pechstrook en de reddingstrook in het kader van de nieuwe wegcode. Het Waalse Gewest onthoudt zich, terwijl het Vlaamse Gewest wel suggereert om de zaken eenvoudig te maken en het Brusselse Gewest geen schriftelijke opmerkingen maakt, zodat het lid uiteindelijk niet helemaal overtuigd is van de aanpak. Hij stelt voor om op zijn minst de wetsvoorstellen van de heer Vandenbroucke en de heer Raskin op elkaar af te stemmen.

De heer Emmanuel Burton (MR) acht beide teksten als complementair. Ze verkiezen evenwel een

complémentaires. Le membre préfère toutefois un règlement général de la circulation routière à une modification ponctuelle de la loi.

M. Frank Troosters (VB) estime que la présentation d'un code de la route totalement renouvelé constituerait le scénario idéal, mais que cela peut encore durer, si bien que l'attente n'a guère de sens. Il s'interroge sur l'efficacité du cabinet du ministre Bellot. Le membre présente *l'amendement n° 1* (DOC 55 0814/002), qui tend à insérer un article 3/1 qui prévoit que le motocycliste doit libérer un espace suffisant en temps utile pour ne pas entraver la circulation des véhicules prioritaires. Il présente aussi *l'amendement n° 2* (DOC 55 0814/002), qui tend à modifier l'article 4 de la proposition de loi, qui en est également le dernier article, habilitant le Roi à modifier les autres articles, à l'exception des articles 1^{er} et 4.

Quant à M. Emmanuel Burton (MR), il fait observer que les Régions ont formulé des observations: tous les avis ne sont pas positifs. Il est probable qu'un couloir de secours va semer la confusion chez les usagers de la route. En outre, il existe déjà un règlement relatif à la circulation des véhicules prioritaires équipés d'un signal sonore spécifique.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) partage le point de vue selon lequel une refonte globale du Code de la route est souhaitable. Mais, à défaut, elle soutient la proposition de loi, qui clarifie les choses.

M. Wouter Raskin (N-VA) indique que l'absence de Code de la route révisé ne doit pas empêcher les membres d'adopter la proposition de loi. Il précise que sa proposition de loi confère une base légale au couloir de secours et souligne que le but n'est pas d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence comme une bande de passage.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) demande si la modification proposée ne risque pas de poser des problèmes aux conducteurs étrangers.

B. Réponses de l'auteur de la proposition de loi

Sensibilisation

L'introduction d'une nouvelle réglementation telle que le couloir de secours doit s'accompagner de campagnes de sensibilisation adéquates.

algemene regeling voor het wegverkeer, boven incidentele wetgeving.

De heer Frank Troosters (VB) stelt dat een algehele vernieuwing van de wegcode het ideale scenario zou zijn, maar dat hierop wachten nog lang kan duren en dat dit dus weinig zinvol is. Hij stelt zich vragen bij de efficiëntie van het kabinet van minister Bellot. Het lid dient *amendement nr. 1* (DOC 55 0814/002) in, tot invoering van een nieuw artikel 3/1, waarin wordt bepaald dat motorfietsers tijdig voldoende ruimte dienen vrij te laten teneinde prioritaire voertuigen niet te belemmeren. Hij dient *amendement nr. 2* (DOC 55 0814/002) in, tot wijziging van artikel 4 van het wetsvoorstel, dat ook het laatste artikel is, waarin de Koning de bevoegdheid krijgt de overig artikelen te wijzigen, met uitzondering van de artikelen 1 en 4.

De heer Emmanuel Burton (MR) wijst erop dat de gewesten opmerkingen hebben, niet alle adviezen zijn positief. Vermoedelijk zal een reddingsstrook voor verwarring zorgen bij de weggebruikers. Bovendien bestaat er reeds een regeling voor het verkeer van prioritaire voertuigen die uitgerust zijn met een bijzonder geluidssignaal.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) deelt de opvatting dat een algehele herziening van het verkeersreglement wenselijk is, maar bij ontstentenis neemt ze het op voor het wetsvoorstel, dat duidelijkheid brengt.

De heer Wouter Raskin (N-VA) stelt dat het uitblijven van de herziene wegcode de leden niet ervan mag weerhouden om het wetsvoorstel aan te nemen. Hij preciseert dat zijn wetsvoorstel een wettelijke basis verschafft aan de reddingsstrook en onderstreept dat het daarin niet de bedoeling is om de pechstrook als doorgangsstrook te gebruiken.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) vraagt zich af of de voorgestelde wijziging niet problematisch zal zijn voor buitenlandse chauffeurs.

B. Antwoorden van de indiener van het wetsvoorstel

Bewustmaking

Een nieuwe regeling als de reddingsstrook dient gepaard te gaan met aangepaste campagnes.

Lien entre la bande d'arrêt d'urgence et le couloir de secours

La systématisation de l'utilisation d'un couloir de secours apporte de la clarté. La bande d'arrêt d'urgence n'est en revanche pas présente partout, est ouverte à la circulation durant les heures de pointe et est entrecoupée aux entrées et sorties d'autoroutes. De plus, elle est parfois jonchée d'obstacles.

Portée

La proposition de loi à l'examen vise à encourager les usagers de la route à ménager un couloir de secours en cas de formation d'embouteillage, qu'un avertisseur signal retentisse ou non, en serrant à gauche lorsqu'ils circulent sur la bande de gauche et à droite lorsqu'ils circulent sur les autres bandes.

La formulation utilisée a été littéralement reproduite du Code de la route luxembourgeois.

La systématisation de l'application de cette règle permettra de prévenir les situations de stress dès lors que la manœuvre demandée ne dépendra pas du retentissement ou non d'un avertisseur sonore.

Rien ne change pour les motards: ils pourront toujours circuler entre les files de véhicules s'ils disposent de suffisamment de place, ou bien ils pourront utiliser le couloir de secours.

Lien entre les propositions de loi DOC 55 0589/001 et DOC 55 0814/001

Il est ressorti des avis rendus que la fusion de ces deux propositions de loi n'apporterait aucune plus-value. L'adoption de la proposition de loi de l'intervenant (DOC 55 814//001) constitue toutefois une condition nécessaire pour conférer un contenu à la proposition de loi déposée par M. Raskin (DOC 55 0589/001).

C. Répliques

M. Frank Troosters (VB) précise que l'application d'un mécanisme visant à régler le comportement des automobilistes implique que le même mécanisme soit appliqué aux autres usagers de la route (par exemple aux motocyclistes). Le membre renvoie à l'avis de la Région flamande. En vertu d'une réglementation spécifique, les motocyclistes peuvent continuer à faire usage de la bande d'arrêt d'urgence, mais ils sont néanmoins censés céder à temps le passage aux véhicules prioritaires.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) indique qu'il lui est déjà arrivé d'être pris dans des embouteillages lors

Verhouding pechstrook – reddingsstrook

Het systematische beroep op een reddingsstrook zorgt voor duidelijkheid. Een pechstrook daarentegen is niet overal aanwezig, wordt voor spitsverkeer opengesteld en wordt aan op- en afritten onderbroken. Soms liggen er obstakels.

Strekking

Het wetsvoorstel strekt ertoe de weggebruikers bij filevorming aan te zetten tot het creëren van een reddingsstrook, ongeacht of ze een geluidssignaal horen of niet, waarbij de voertuigen op de linkerrijstrook naar links uitwijken en de voertuigen op de andere rijstroken naar rechts.

De bewoordingen werden letterlijk uit de Luxemburgse bepalingen overgenomen.

Het voorgestelde automatisme zorgt ervoor dat er geen stress ontstaat, omdat de handelingen niet afhankelijk van het geluidssignaal worden gesteld.

Voor motorrijders verandert er niets; zij kunnen nog steeds tussen de voertuigen doorrijden als er plaats is, of de reddingsstrook gebruiken.

Relatie tussen de wetsvoorstellen DOC 55 0589/001 en DOC 55 0814/001

De koppeling van beide wetsvoorstellen biedt na verkrijging van de adviezen geen meerwaarde. Het aannemen van het wetsvoorstel van de indiener (DOC 55 814//001) is wel een noodzakelijke voorwaarde om het wetsvoorstel ingediend door de heer Raskin (DOC 55 0589/001) inhoud te kunnen geven.

C. Replieken

De heer Frank Troosters (VB) preciseert dat wanneer je een mechanisme toepast om het gedrag van automobilisten te regelen, je dit ook dient te doen voor de andere weggebruikers zoals voor motorrijders, en verwijst hierbij naar het advies van het Vlaams Gewest. Gemachtigd door een specifieke regelgeving mogen motorrijders blijven gebruik maken van de reddingstrook maar dienen wel tijdig plaats te maken om doorgang te verlenen aan prioritaire voertuigen.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) verklaart dat hij tijdens zijn verplaatsingen op Luxemburgse autowegen

de ses déplacements sur les autoroutes luxembourgeoises et allemandes, mais qu'il n'a jamais observé, à ces occasions, la formation d'un couloir de secours. Les conducteurs qui ne ménageront pas un couloir de secours seront-ils en infraction? Quand faudra-t-il ménager un couloir de secours? *Quid si la possibilité d'écartier le véhicule sur le côté lorsqu'il est à l'arrêt suffit?* Par ailleurs, il serait peut-être judicieux de réfléchir également à la notion d'embouteillage: qu'est-ce qu'un embouteillage? Il serait en tout cas souhaitable d'édicter des règles claires dans un petit pays de transit comme la Belgique. Toutefois, l'intervenant apporte son soutien à l'auteur de la proposition de loi à l'examen.

D. Réponses complémentaires de l'auteur

Transporteurs internationaux

La règle du couloir de secours étant déjà d'application en Allemagne, en Autriche, en Hongrie et au Luxembourg, elle est déjà familière aux transporteurs internationaux. Les panneaux indiquant la "Rettungsgasse!" aux usagers de la route sont partout le long des autoroutes allemandes. L'auteur de la proposition de loi à l'examen sait d'expérience que les couloirs de secours se forment avec fluidité.

IV. — VOTES

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

L'article 1^{er} ne donne lieu à aucune observation.

Il est adopté à l'unanimité.

Art. 2

Cet article définit la notion de "couloir de secours": "dans une file, l'espace libre entre deux bandes de circulation qui peut être utilisé par les véhicules prioritaires visés à l'article 37 lorsque la nature de leur mission le justifie.".

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Il est adopté par 14 voix et 2 abstentions.

en in Duitsland in de file heeft gestaan en dat hij daarbij nooit een reddingsstrook heeft vastgesteld. Zijn de bestuurders die geen reddingsstrook vormen in overtreding? Vanaf welk moment dient men de reddingsstrook te vormen? Wat is het kunnen uitwijken wanneer men stilstaat voldoende? Misschien is het raadzaam om ook na te denken over het begrip "file": wat is een file? Duidelijke regels in een klein transitland als België zijn in ieder geval wenselijk. De spreker zegt wel zijn steun toe aan de indiener van het wetsvoorstel.

D. Bijkomende antwoorden van de indiener

Internationale transporteurs

Aangezien de reddingsstrook reeds wordt toegepast in Duitsland, Oostenrijk, Hongarije en Luxemburg zijn internationale transporteurs er ook mee vertrouwd. In Duitsland staan overal borden langs de autowegen die de weggebruikers op de *Rettungsgasse!* wijzen. De ervaring van de indiener is dat de vorming van reddingsstrook vlot verloopt.

IV. — STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel betreft de constitutionele grondslag van het wetsvoorstel.

Artikel 1 geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

Het wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Dit artikel verschafft een definitie van het begrip "reddingsstrook": "de vrije ruimte tussen twee rijstroken in een file die door de prioritaire voertuigen zoals bedoeld in artikel 37 gebruikt kan worden wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt".

Artikel 2 geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

Dit artikel wordt aangenomen met 14 stemmen en 2 onthoudingen.

<p>Art. 3</p> <p>Cet article décrit les situations dans lesquelles un couloir de secours doit être formé.</p> <p>L'article 3 ne donne lieu à aucune observation.</p> <p>Il est adopté par 14 voix et 2 abstentions.</p> <p>Art. 3/1 (nouveau)</p> <p>L'amendement n° 1 tend à insérer un nouvel article relatif aux obligations des motocyclistes.</p> <p>Il est rejeté par 10 voix contre 6 et une abstention.</p> <p>Art. 4</p> <p>L'article 4 habilité le Roi à abroger, à compléter, à modifier ou à remplacer les dispositions modifiées par les articles 2 et 3.</p> <p>L'amendement n° 2, qui renvoie à l'article 3/1 à insérer, est rejeté par 12 voix contre 5.</p> <p>L'article 4 est adopté par 14 voix et 2 abstentions.</p> <p style="text-align: center;">* * *</p> <p>L'ensemble de la proposition de loi, y compris des corrections de nature linguistique et légistique, est adopté par 15 voix contre 2 par la commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales.</p> <p style="text-align: center;">* * *</p> <p>Vote nominatif:</p> <p><i>Ont voté pour:</i></p> <p>N-VA: Michael Freilich, Wouter Raskin, Tomas Roggeman</p> <p>Ecolo-Groen: Kim Buyst, Sarah Schlitz, Cécile Thibaut</p>	<p>Art. 3</p> <p>Dit artikel beschrijft de omstandigheden waarin de reddingsstrook wordt gevormd.</p> <p>Er wordt geen commentaar geleverd op de bepalingen bij artikel 3.</p> <p>Dit artikel wordt aangenomen met 14 stemmen en 2 onthoudingen.</p> <p>Art. 3/1 (nieuw)</p> <p>Amendement nr. 1 strekt ertoe een nieuw artikel in te voegen met betrekking tot de verplichtingen van motorrijders.</p> <p>Het wordt verworpen met 10 tegen 6 stemmen en een onthouding.</p> <p>Art. 4</p> <p>Artikel 4 kent de Koning bevoegdheden om de bepalingen gewijzigd bij de artikelen 2 en 3 op te heffen, aan te vullen, te wijzigen of te vervangen.</p> <p>Amendement nr. 2, dat naar het nieuw in te voeren artikel 3/1 verwijst, wordt verworpen met 12 stemmen tegen 5.</p> <p>Artikel 4 wordt aangenomen met 14 stemmen en 2 onthoudingen.</p> <p style="text-align: center;">* * *</p> <p>Het gehele wetsvoorstel, met inbegrip van taalkundige en wetgevingstechnische verbeteringen, wordt door de commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen aangenomen met 15 tegen 2 stemmen.</p> <p style="text-align: center;">* * *</p> <p>De uitslag van de naamstemming is de volgende:</p> <p><i>Hebben voorgestemd:</i></p> <p>N-VA: Michael Freilich, Wouter Raskin, Tomas Roggeman</p> <p>Ecolo-Groen: Kim Buyst, Sarah Schlitz, Cécile Thibaut</p>
---	--

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta

VB: Frank Troosters, Pieter De Spiegeleer

CD&V: Jef Van den Bergh

Open Vld: Marianne Verhaert

sp.a: Joris Vandenbroucke

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel

Ont voté contre:

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau

La rapporteuse,

Kim BUYST

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

V. — ANNEXES

1. Auditions du 29 janvier 2020

A. Auditions de:

— M. Ludo Kluppels (*Institut Vias*);

— M. Jan Jorissen (Pompiers: commandant de zone col., zone de secours Pompiers Limbourg-Nord);

— M. Eric Troniseck (coordinateur Police fédérale auprès de Centrex Circulation);

— MM. Kenneth Arkesteyn (président de Belgambu – association professionnelle belge des services d'ambulance), Kris Verbeke (vice-président de Belgambu) et Raphaël Schmidt (coordinateur aux services de secours, Croix-Rouge de Belgique, Région de Bruxelles-Capitale);

— M. Stéphane Bairin (lieutenant-colonel à la protection civile, Crisnée).

A.1. Procédure

L'article 28, 2bis, du Règlement de la Chambre s'énonce comme suit:

“En cas d'auditions (...), il est demandé aux orateurs de préciser explicitement au début de l'audition:

PS: Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta

VB: Frank Troosters, Pieter De Spiegeleer

CD&V: Jef Van den Bergh

Open Vld: Marianne Verhaert

sp.a: Joris Vandenbroucke

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel

Hebben tegengestemd:

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau

De rapporteur,

Kim BUYST

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE

V. — BIJLAGEN

1. Hoorzittingen van 29 januari 2020

A. Hoorzittingen met:

— de heer Ludo Kluppels (*Vias Institute*);

— de heer Jan Jorissen (Brandweer: zonecommandant kol., Hulpverleningszone Brandweer Noord-Limburg);

— de heer Eric Troniseck (Coördinator Federale Politie bij Centrex Wegverkeer);

— de heren Kenneth Arkesteyn (voorzitter van Belgambu – Belgische Beroepsvereniging van Ambulancediensten), Kris Verbeke (ondervoorzitter Belgambu) en Raphaël Schmidt (coördinator bij de Hulpdiensten, Belgische Rode Kruis, Brussels Hoofdstedelijk Gewest);

— de heer Stéphane Bairin (luitenant-kolonel bij de civiele bescherming, Crisnée).

A.1. Procedure

Artikel 28, 2bis, van het Kamerreglement bepaalt:

“Bij hoorzittingen (...) wordt sprekers gevraagd om bij het begin van de hoorzitting duidelijk te vermelden of ze:

1° s'ils sont ou ont été associés à quelque autre titre que ce soit à des initiatives relatives à la législation à l'examen, et

2° s'ils sont rémunérés pour leur contribution à l'audition, et le cas échéant, par quelle instance.”.

A.2. Exposés des invités

A.2.1. Exposé de M. Ludo Kluppels (Institut Vias)

Le projet pendant visant à simplifier le Code de la route (DOC 55 0589/001) est très attentif aux véhicules prioritaires et réunit les articles concernés. Il s'agit dès lors d'inscrire les propositions de loi à l'examen dans ce cadre afin de ne pas compromettre cette simplification.

Dans de nombreux pays (Allemagne, Autriche, Luxembourg), les véhicules prioritaires circulent, au besoin, entre deux bandes de circulation sur l'autoroute, alors que, dans d'autres pays, cette option existe en l'absence d'autres possibilités. VIAS considère qu'il faut choisir la solution la plus sûre et la plus rapide. Il existe du reste peu de statistiques à ce sujet. Il s'avère cependant que la plupart des accidents impliquant des véhicules prioritaires ont lieu aux croisements lorsque ces véhicules sont en service prioritaire sur les voies secondaires, bien plus que sur les autoroutes. Sur les autoroutes, la bande d'arrêt d'urgence est souvent encombrée d'obstacles, par exemple en raison de débris, d'une interruption de la bande d'arrêt d'urgence à hauteur des têtes de pont ou parce que des véhicules s'y trouvent déjà. L'amélioration de la visibilité mutuelle lors de la circulation entre deux bandes de circulation peut dès lors être avantageuse, même si certains conducteurs se laisseront toujours surprendre. Nous ne disposons cependant pas d'études faisant état d'un gain de temps. Selon des conclusions venant des Pays-Bas, cela ne fait guère de différence. Il importe surtout que les autres usagers de la route sachent comment ils doivent se comporter.

L'éventuelle instauration d'un couloir de secours nécessitera toutefois une campagne d'information et de sensibilisation claire et répétée. La formation des conducteurs des véhicules prioritaires doit également aborder cette question. Les mesures proposées n'exoneront pas non plus les conducteurs des véhicules prioritaires de leur responsabilité éventuelle.

1° in een andere hoedanigheid betrokken zijn of ge-weest zijn bij initiatieven betreffende de voorliggende wetgeving, en

2° betaald worden voor de bijdrage aan de hoorzitting en in voorkomend geval door welke instantie.”.

A.2. Uiteenzettingen van de genodigden

A.2.1. Uiteenzetting van de heer Ludo Kluppels (Vias Institute)

Het hangende ontwerp van vereenvoudiging van de Wegcode (DOC 55 0589/001) besteedt veel aandacht aan de prioritaire voertuigen en voegt de desbetreffende artikelen samen. Het komt er dan ook op aan om de voorliggende wetsvoorstellen daarin in te passen teneinde de vereenvoudiging niet in gevaar te brengen.

In veel landen (Duitsland, Oostenrijk, Luxemburg) rijden de prioritaire voertuigen op de autoweg indien nodig tussen twee rijstroken, in andere landen is het dan weer een optie wanneer andere mogelijkheden ontbreken. Voor Vias Institute geldt dat men de veiligste en snelste oplossing moet kiezen. Er bestaan hierover overigens weinig statistieken. Het blijkt wel dat de meeste ongelukken met prioritaire voertuigen in prioritaire dienst gebeuren op kruispunten op secundaire wegen, veel meer dan op autosnelwegen. Op autosnelwegen zijn er op de pechstrook vaak belemmeringen, bv. door brokstukken, door onderbreking van de pechstrook aan bruggenhoofden of doordat er zich reeds voertuigen op bevinden. De betere wederzijdse zichtbaarheid bij het rijden tussen andere rijstroken, kan dan een voordeel zijn al zullen er steeds bestuurders zijn die zich laten verrassen. Er zijn echter geen studies beschikbaar die op tijdswinst wijzen. Volgens Nederlandse bevindingen maakt dit niet zoveel uit. Het is vooral belangrijk dat de andere weggebruikers weten hoe ze zich moeten gedragen.

De mogelijke invoering van een reddingstrook vergt wel een duidelijke en herhaalde informatie- en bewust-makingscampagne. Ook in de opleiding van de bestuurders van prioritaire voertuigen moet dit aan bod komen. De voorgestelde maatregelen ontslaan chauffeurs van de prioritaire voertuigen evenmin van hun eventuele aansprakelijkheid.

A.2.2. Exposé de M. Jan Jorissen (Pompiers: commandant de zone col., zone de secours Pompiers Limbourg-Nord)

M. Jorissen s'exprime au nom du *Netwerk Brandweer*, qui réunit vingt zones d'incendie flamandes depuis la catastrophe de Ghislenghien. Le *Netwerk Brandweer* recueille l'expertise des experts de chaque zone, formule des avis ponctuels sur cette base et assure la liaison entre les pompiers, les pouvoirs locaux et l'autorité de tutelle.

Dans l'état actuel de la circulation, l'essentiel est de perdre moins de temps dans un trafic de plus en plus dense. En plus des services de lutte contre l'incendie proprement dits, les pompiers fournissent également de nombreux autres types d'aide, assurant notamment une large part du transport de patients. Malheureusement, la législation sur la circulation routière prévoit de nombreuses règles divergentes sur les véhicules prioritaires, ce qui est source de confusion pour les conducteurs de ces véhicules comme pour les autres usagers de la route. Il serait nettement préférable d'avoir des règles uniformes pour l'ensemble des véhicules prioritaires qui indiqueraient clairement ce qui est autorisé et de ce qui ne l'est pas. En outre, l'autorisation de réaliser une manœuvre ne dispense pas de l'éventuelle responsabilité de celle-ci.

Depuis 2014, les véhicules prioritaires sont autorisés à circuler sur la bande d'arrêt d'urgence lorsqu'ils effectuent des missions urgentes, mais les juges interprètent parfois cette disposition comme si elle imposait aux véhicules prioritaires de circuler sur la bande d'arrêt d'urgence. La notion de "véhicule prioritaire" suppose: un gyrophare bleu, une sirène et une mission urgente. Cette dernière notion n'étant pas définie dans la loi, elle fait l'objet de nombreuses interprétations divergentes.

Il existe une liste-type des interventions faisant suite aux "appels urgents", tant pour les ambulances que pour les services d'incendie, liste sur la base de laquelle l'opérateur du numéro d'urgence 112 répartit les appels. On pourrait affiner cette liste et établir un classement des priorités selon la nature de l'intervention, parmi les appels urgents, afin que le juge n'ait plus à évaluer le degré de priorité *a posteriori*.

S'il est vrai que les véhicules prioritaires sont autorisés à circuler sur la bande d'arrêt d'urgence depuis 2014, ce n'est pas le meilleur endroit pour une intervention urgente, la visibilité y étant souvent réduite par les véhicules lourds qui circulent sur la bande de droite, ou en raison des débris qui y traînent, des rétrécissements et des interruptions à la hauteur des ponts et des bretelles d'accès et de sortie. En outre, si plusieurs

A.2.2. Uiteenzetting van de heer Jan Jorissen (Brandweer: zonecommandant kol., Hulpverleningszone Brandweer Noord-Limburg)

De heer Jorissen spreekt namens Netwerk Brandweer, een fusie van de twintig Vlaamse brandweerzones ingericht na de ramp in Gellingen. Het Netwerk Brandweer bundelt de kennis van de experts per zone, geeft op basis daarvan gerichte adviezen en maakt de verbinding tussen de brandweermannen, de lokale besturen en de voogdijoverheid.

In de huidige verkeerssituatie komt het er vooral op aan minder tijd te verliezen in de steeds toenemende drukte. De brandweer verricht naast louter brandweerdiensten ook heel wat andere hulpverlening, waaronder een groot deel van het ziekenvervoer. De verkeerswetgeving kent jammer genoeg heel wat uiteenlopende regels inzake prioritaire voertuigen wat verwarring is voor zowel de bestuurders ervan als voor de andere weggebruikers. Het zou veel beter zijn eenvormige regels te hebben voor alle prioritaire voertuigen, waarbij de grenzen van wat toegelaten is en wat niet, duidelijk worden vastgelegd. Bovendien sluit een toelating om een bepaalde actie te doen de eventuele verantwoordelijkheid niet uit.

Sinds 2014 mogen prioritaire voertuigen voor dringende opdrachten op de pechstrook, maar rechters interpreteren dit soms alsof een prioritair voertuig verplicht op de pechstrook moet rijden. De notie "prioritair voertuig" veronderstelt een blauw zwaailicht, sirene en bovendien ook een dringende opdracht. Van dat laatste begrip bestaat geen wettelijke definitie waardoor er nogal wat uiteenlopende interpretaties van bestaan.

Er bestaat een interventie-typelijst van "dringende oproepen" zowel voor ambulance als brandweer, op basis waarvan de dispatcher op het 112-noodnummer de oproepen indeelt. Men zou deze lijst kunnen verfijnen en een ranglijst van prioriteiten opmaken binnen de dringende oproepen, overeenkomstig de aard van interventie, zodat een rechter achteraf de graad van prioriteit niet meer hoeft te beoordelen.

De pechstrook is weliswaar sinds 2014 toegelaten voor prioritaire voertuigen maar het is niet de meest aangewezen plaats voor een dringende interventie vanwege de vaak beperkte zichtbaarheid ervan door de zware voertuigen op de rechter rijstrook, rondslingende brokstukken, versmallingen, onderbrekingen aan bruggen en op- en afritten. Indien er meerdere prioritaire voertuigen onderweg zijn, is het bovendien raadzaam

véhicules prioritaires circulent au même moment, il est conseillé de leur faire suivre le même trajet afin d'éviter toute confusion chez les usagers de la route. Il arrive cependant que la bande d'arrêt d'urgence soit la seule option dont disposent les services d'urgence.

De nombreux usagers de la route ne connaissent d'ailleurs pas les règles relatives aux véhicules prioritaires et ne savent dès lors pas comment réagir.

Un autre point important concerne les déplacements du personnel de secours – souvent volontaire – vers la caserne des pompiers: ces déplacements relèvent de la circulation ordinaire mais constituent souvent un maillon important de la chaîne d'intervention, la rapidité étant capitale. Ils soulèvent également la question de la responsabilité de l'employeur qui a fait appel au collaborateur.

Souvent, le Code de la route est en outre imprécis, notamment en ce qui concerne les dérogations éventuelles concernant: les règles de priorité, les feux de signalisation, l'obligation de porter la ceinture de sécurité, le poids maximum autorisé par rapport au permis de conduire, l'autorisation pour les services de secours de régler la circulation ou d'installer des obstacles, les limitations de vitesse, les rues à sens unique, les zones résidentielles, les voies de tram, les raccordements transversaux , etc.

Afin d'éviter tout risque en cas d'intervention, la circulation en blocs pourrait être introduite en amont du site de l'accident afin que la voie soit libre pour les services de secours à un moment donné. La concertation nécessaire entre les services de secours à cette fin peut parfaitement être assurée au moyen du système ASTRID.

Conclusions

Il est recommandé d'harmoniser toute la législation en vigueur plutôt que d'y apporter une modification ponctuelle concernant la circulation des véhicules prioritaires.

La création du couloir de secours serait positive mais nécessiterait une sensibilisation poussée du public. La législation devrait également permettre aux services de secours de recourir à des solutions créatives.

L'infrastructure doit être adaptée au maximum et les technologies modernes peuvent largement y contribuer. Le couloir de secours pourrait également être indiqué par un signal européen, ce qui ouvrirait immédiatement la voie à l'harmonisation.

Enfin, il faut également accorder l'attention requise à la formation des chauffeurs.

hen hetzelfde traject te laten afleggen om verwarring bij weggebruikers te vermijden. Toch is de pechstrook soms de enige mogelijkheid voor de hulpdiensten.

Veel weggebruikers zijn overigens niet vertrouwd met de regels inzake prioritaire voertuigen en ze weten dan ook niet hoe ze moeten reageren.

Een ander aandachtspunt is het traject van de hulpverleners – vaak vrijwilligers – naar de brandweerkazerne: dit valt onder de regels van het gewone wegverkeer maar vormt wel een belangrijke schakel in het interventieproces waarbij snelheid belangrijk is. Daarbij rijst ook de vraag naar de verantwoordelijkheid van de werkgever die de medewerker heeft opgeroepen.

De Wegcode is vaak ook onduidelijk, onder meer over mogelijke afwijkingen van voorrangsregels, verkeerslichten, gordelplicht, maximaal toegelaten gewicht versus rijbewijs, toelating voor de hulpdiensten om het verkeer te regelen of voor het opzetten van hindernissen, snelheidsbeperkingen, éénrichtingsstraten, woonerven, trambanen, dwarsverbindingen, etc.

Om de risico's bij een tussenkomst te vermijden, zou men stroomopwaarts van de plaats van het ongeval blokrijden kunnen invoeren, zodat de hulpdiensten op een bepaald moment vrij baan krijgen. Het nodige overleg hiertoe tussen de hulpdiensten onderling kan perfect via het ASTRID-systeem verlopen.

Conclusies

Het is wenselijk de volledige geldende wetgeving te harmoniseren eerder dan een punctuele aanpassing door te voeren voor doorstroming van prioritaire voertuigen.

De invoering van een reddingstrook is positief maar vergt een doorgedreven sensibilisering bij het publiek. De wetgeving zou de hulpdiensten eveneens moeten toelaten creatieve oplossingen te hanteren.

De infrastructuur moet maximaal aangepast worden en ook moderne technologie kan veel bijdragen. Een reddingstrook zou ook met een Europees verkeersbord kunnen worden aangeduid, wat meteen de weg effent naar uniformiteit.

Ten slotte dient ook de opleiding van chauffeurs de nodige aandacht te krijgen.

A.2.3. Exposé de M. Eric Troniseck (coordinateur Police fédérale auprès de Centrex Circulation)

La police utilisant souvent d'autres types de véhicules que les autres services de secours, le problème se pose un peu différemment pour elle.

La conduite de véhicules prioritaires requiert des connaissances (concernant la réglementation) et des compétences, et requiert dès lors la formation de conducteurs professionnels et responsables, de même qu'un cadre légal correct qui permette aux autres usagers de la route de savoir comment ils doivent agir à l'approche d'un véhicule prioritaire.

La police n'est pas unanimement favorable à l'introduction d'un couloir de secours ou d'une "fast lane". Depuis 2014, l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence et de la voie rapide est autorisée pour les véhicules prioritaires en cas de mission urgente (avec au moins le gyrophare), comme pour d'autres catégories de véhicules. En revanche, le couloir de secours ne serait autorisé que pour les véhicules prioritaires.

La proposition de loi relative à la circulation des véhicules prioritaires présente l'avantage majeur de créer un cadre légal qui fait aujourd'hui totalement défaut. L'utilisation devrait toutefois toujours rester limitée aux missions urgentes et les conditions restrictives énoncées à l'article 7 du Code de la route doivent également rester d'application (principes de sécurité et vitesse adaptée).

De nombreuses routes sont toutefois soumises à des restrictions particulières pour lesquelles le Code de la route ne prévoit actuellement aucune dérogation explicite pour les véhicules prioritaires (vitesse, sens interdit, masse maximale, interdiction de dépasser, etc.). Il serait vivement recommandé de regrouper tous ces points dans les propositions relatives aux véhicules prioritaires.

A.2.4. Exposé de MM. Kenneth Arkesteyn (président de Belgambu, Association professionnelle belge des services d'ambulance), Kris Verbeke (vice-président de Belgambu) et Raphaël Schmidt (coordinateur des Services de secours, Croix-Rouge de Belgique, Région de Bruxelles-Capitale)

Concernant Belgambu

Presque tous les transports urgents non assurés par les services d'incendie (112) sont assurés par des services privés réunis au sein de l'association Belgambu.

Belgambu a été créée en 2013 et reconnue en 2019 comme organisation représentative du transport

A.2.3. Uiteenzetting van de heer Eric Troniseck (Coördinator Federale Politie bij Centrex Wegverkeer)

Doordat de politie vaak andere types van voertuigen gebruikt als de overige hulpdiensten, is de problematiek wat verschillend.

Het besturen van prioritaire voertuigen vergt kennis (reglementering) en vaardigheid en veronderstelt dus de nodige opleiding van professionele en verantwoordelijke bestuurders, net zoals een degelijk wettelijk kader zodat andere weggebruikers weten hoe zich te gedragen bij de komst van een prioritaire voertuig.

De politie is geen unaniem voorstander van de invoering van een reddingstrook of *fast lane*. Sinds 2014 is het gebruik van de pechstrook en de spitsstrook door prioritaire voertuigen toegestaan bij een dringende opdracht (minstens blauw zwaailicht), net zoals door een aantal andere categorieën. De reddingstrook daarentegen zou enkel toegelaten zijn voor prioritaire voertuigen.

Het wetsvoorstel betreffende de doorstroming van prioritaire voertuigen heeft als groot pluspunt dat het een wettelijk kader schept, wat nu totaal ontbreekt. Het gebruik zou wel steeds beperkt moeten blijven tot dringende opdrachten en de beperkende voorwaarden van artikel 7 van de Wegcode moeten eveneens van toepassing blijven (veiligheidsprincipes en aangepaste snelheid).

Er zijn echter heel wat wegen waar bijzondere beperkingen gelden waarvoor de Wegcode momenteel echter geen expliciete afwijking voorziet voor prioritaire voertuigen (snelheid, verboden rijrichting, maximale massa, inhaalverbod...). Het verdient stellig aanbeveling om al deze zaken in één keer aan te pakken in de voorstellen betreffende prioritaire voertuigen.

A.2.4. Uiteenzetting van de heren Kenneth Arkesteyn (voorzitter van Belgambu – Belgische Beroepsvereniging van Ambulancediensten), Kris Verbeke (ondervoorzitter Belgambu) en Raphaël Schmidt (coördinator bij de Hulpdiensten, Belgische Rode Kruis, Brussels Hoofdstedelijk Gewest)

Over Belgambu

Vrijwel alle dringend vervoer dat niet door de brandweer wordt uitgevoerd (112) wordt verricht door private diensten die verenigd zijn in Belgambu.

Belgambu werd in 2013 opgericht en in 2019 erkend als representatieve organisatie voor patiëntenvervoer

(urgent et non urgent) de patients. Cette structure est conforme à la répartition des compétences dans la structure de l'État belge.

Types d'ambulances

Conformément au protocole d'accord de mars 2017 entre l'État fédéral et les entités fédérées (Communautés et Régions), on distinguera à l'avenir trois types d'ambulances: les ambulances pour l'aide urgente (avec gyrophare), les ambulances pour le transport non urgent de patients (sans gyrophare) et les ambulances pour le transport de patients dans un délai critique (avec gyrophare), qui peuvent effectuer des transports urgents et non urgents.

Principes

Belgambu priviliege – outre la sécurité – la qualité, la durabilité, le confort, l'entrepreneurat durable et l'accessibilité (notamment des tarifs), pour les patients, quel que soit l'état du patient.

Belgambu s'oppose à l'utilisation impropre et injustifiée des signaux prioritaires étant donné qu'elle ne favorise pas la sécurité routière.

Concernant les propositions de loi DOC 55 0589/001 et 55 814/001

Belgambu a évalué les propositions à l'égard de l'utilisation des ambulances en milieu urbain au moyen d'un large sondage d'ambulanciers actifs à Bruxelles. Il ressort de ce sondage que les ambulances ne sont pas véritablement gênées par la congestion du trafic, grâce à l'application de la pratique du couloir de secours sur les routes à deux bandes de circulation. Il est indubitable que l'interdiction éventuelle de cette pratique entraverait sérieusement la circulation rapide des véhicules prioritaires.

Les deux propositions sont très judicieuses et favoriseraient la sécurité de tous les intéressés.

Suggestions

Belgambu est absolument favorable à l'instauration d'une formation adaptée et obligatoire à la conduite pour les conducteurs des véhicules prioritaires (actuellement, cette formation se limite à une heure tous les cinq ans), formation qui accorderait une attention spécifique à la conduite défensive et au placement adéquat sur la chaussée. Le financement des services d'ambulance nécessaire à cet effet est également un point douloureux.

(dringend en niet dringend). De structuur stemt overeen met de bevoegdheidsverdeling in de Belgische staatsstructuur.

Soorten ziekenwagens

Overeenkomstig het protocolakkoord van maart 2017 tussen de federale overheid en de gefedereerde entiteiten (de gemeenschappen en gewesten) zullen er in de toekomst drie types ziekenwagens zijn: voor dringende hulpverlening (zwaailicht), voor niet-drangend patiëntenvervoer (geen zwaailicht) en de intermediaire ziekenwagens voor tijdskritiek patiëntenvervoer (zwaailicht) die zowel dringend als niet-drangend vervoer kunnen doen.

Uitgangspunten

Voor Belgambu staan – naast veiligheid – kwaliteit, duurzaamheid, comfort, duurzaam ondernemen en toegankelijkheid (o.a. tarieven) voor patiënten voorop, ongeacht de toestand van de patiënt.

Belgambu kant zich tegen het oneigenlijk, niet gerechtvaardigd gebruik van prioritaire signalen aangezien dit de verkeersveiligheid niet ten goede komt.

Over de wetsvoorstellen DOC 55 0589/001 en 55 814/001

Belgambu heeft de voorstellen getoetst aan het gebruik van ziekenwagens in een stedelijke omgeving, middels een uitgebreide peiling bij ambulanciers actief in Brussel. Daaruit blijkt dat de ambulances niet echt last ondervinden van de verkeerscongestie, door de praktijk van reddingstrook toe te passen op wegen met twee rijstroken. Een eventueel verbod van deze praktijk zou een vlotte doorstroming van prioritaire voertuigen ongetwijfeld ernstig hinderen.

Beide voorstellen zijn erg zinvol en komen de veiligheid van alle betrokkenen ten goede.

Suggesties

Belgambu is absoluut voorstander van een verplichte, aangepaste rijopleiding voor chauffeurs van prioritaire voertuigen (momenteel is dit slechts één uur, vijfjaarlijks) met specifieke aandacht voor defensief rijden en de juiste plaats op de rijbaan. De hiertoe benodigde financiering van de ziekenwagendiensten is eveneens een pijnpunt.

La proposition de loi DOC 55 0589/001 laisse en fait aux conducteurs concernés le soin de définir le “véhicule prioritaire” au travers des mots “pour autant que leur mission le justifie”. Cette formulation laisse trop de marge d’interprétation et risque de créer une utilisation impropre des signaux prioritaires. Belgambu propose dès lors que, pour le transport de patients dans un délai critique nécessitant l’utilisation de signaux prioritaires et non effectué par des véhicules 112 réguliers, un rôle crucial soit confié à la centrale d’urgence 112, et que celle-ci enregistre le trajet et identifie le conducteur et son accompagnateur.

Pour exclure les zones grises, Belgambu propose également d’interdire l’utilisation des gyrophares bleus en cas de transport de patients non urgent et dans un délai non critique, et de n’autoriser leur utilisation qu’en cas de transport urgent.

En ce qui concerne le transport non urgent de malades, Belambu souhaite que les ambulances agréées soient autorisées à emprunter la bande réservée aux bus et aux taxis.

Étant donné que la masse des ambulances ne cesse d’augmenter en raison des équipements supplémentaires, les ambulanciers devraient être autorisés à conduire, avec un permis B, des ambulances pesant jusqu’à 4,5 tonnes au lieu de 3,5 tonnes. C’est d’ailleurs déjà le cas en France.

A.2.5. Exposé de M. Stéphane Bairin (lieutenant-colonel à la protection civile, Crisnée)

M. Bairin s’exprime en se fondant sur son expérience en tant que membre des services de secours. La protection civile fournit des services d’appui aux services de secours de première ligne, au moyen de matériel lourd, et se distingue ainsi de ces derniers. Cela signifie que la protection civile arrive aussi plus tard sur les lieux que les autres services de secours, et qu’elle est souvent confrontée à des conditions de circulation très difficiles.

La protection civile soutient globalement les propositions de loi à l’examen relatives aux véhicules prioritaires. Le matériel lourd de la protection civile impose évidemment une série de restrictions en ce qui concerne les facteurs comme le gabarit, le poids maximal autorisé, la hauteur libre, etc. Cela explique également que la protection civile préfère le couloir de secours à la bande d’arrêt d’urgence, d’autant plus qu’il s’agit souvent de convois de véhicules lourds. À de nombreux endroits, plus aucune bande d’arrêt d’urgence n’est disponible, celle-ci ayant été utilisée à d’autres fins.

Wetsvoorstel DOC 55 0589/001 laat de definitie van “prioritair voertuig” eigenlijk over aan de bestuurders van deze voertuigen, door de bewoordingen “voor zover hun opdracht het rechtaardigt”; dit laat te veel ruimte voor interpretatie en schept een risico op het oneigenlijk gebruik van prioritaire signalen. Daarom stelt Belgambu voor om, bij tijdkritiek patiëntenvervoer met nood aan het gebruik van prioritaire signalen en niet uitgevoerd door reguliere 112-middelen, de noodcentrale 112 een cruciale rol te laten spelen via registratie van de rit met identificatie van de chauffeur en de begeleider ervan.

Om vage zones uit te sluiten, stelt Belgambu eveneens voor om het gebruik van de blauwe zwaailichten in het niet-drangend en niet-tijdkritiek patiëntenvervoer te verbieden en uitsluitend toe te laten bij dringend vervoer.

Wat niet-drangend ziektEVERVOER betreft, wenst Belgambu dat erkende ziekenwagens toelating zouden krijgen om op de taxi- en busstrook te rijden.

Aangezien het gewicht van ziekenwagens door de bijkomende uitrusting steeds verder oploopt, zouden ambulanciers de toelating moeten krijgen om met een rijbewijs B ziekenwagens te besturen tot 4,5 ton i.p.v. 3,5 ton. In Frankrijk is dit trouwens reeds het geval.

A.2.5. Uiteenzetting van de heer Stéphane Bairin (lieutenant-kolonel bij de civiele bescherming, Crisnée)

De heer Bairin praat vanuit zijn ervaring als hulpverlener. De civiele bescherming verleent ondersteunende diensten met zwaar materieel aan de hulpverleners in eerste lijn en onderscheidt zich daardoor ook van deze laatste. Dit betekent dat de civiele bescherming ook later aankomt dan de andere hulpdiensten en vaak te maken heeft met zeer moeilijke verkeerstoestanden.

De civiele bescherming steunt globaal genomen de voorliggende wetsvoorstellingen betreffende prioritaire voertuigen. Het zware materieel van de civiele bescherming legt uiteraard een aantal beperkingen op inzake factoren als afmetingen, maximaal toegelaten gewicht, vrije hoogte enzovoort. Vandaar ook dat de civiele bescherming een reddingstrook verkiest boven de pechstrook, te meer daar het vaak konvooien van zware voertuigen betreft. Op veel plaatsen is er overigens geen pechstrook meer beschikbaar en werd die ingezet voor andere doeleinden.

La responsabilité doit certainement incomber aux conducteurs, afin que ceux-ci n'aient pas un sentiment d'impunité et ne deviennent pas téméraires.

B. Questions et observations des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) annonce qu'il préparera des amendements visant à donner suite aux observations des orateurs. Il n'est pas souhaitable d'attendre que le gouvernement modifie le Code de la route. Dans son avis (annexé), le SPF Intérieur indique que des poursuites pénales ne peuvent pas être engagées en cas de mission urgente pour cause de force majeure. Cela ne semble pas exact. Qu'en pensent les orateurs?

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) constate qu'il existe encore beaucoup d'incertitude à propos de cette question alors qu'il s'agit de faire en sorte que les véhicules prioritaires circulent rapidement et en toute sécurité au sein du trafic. Le Code de la route doit être actualisé et le problème des véhicules prioritaires s'inscrit dès lors dans un contexte plus large. L'intervenante souhaite que la Chambre des représentants poursuive la discussion des propositions de loi à l'examen sans attendre des initiatives du gouvernement. Est-il exact que le nouveau Code de la route vise à regrouper tous les véhicules prioritaires dans une même catégorie? Quels sont, selon l'institut Vias, les véhicules qui doivent être prioritaires? M. Jorissen estime-t-il que les listes d'interventions doivent être inscrites dans la loi? M. Eric Troniseck indique que la *Rettungsgasse* doit pouvoir être utilisée par les véhicules prioritaires, ce qui pourrait compliquer la situation pour d'autres véhicules. Quel est son avis à ce sujet? M. Raphaël Schmidt peut-il en dire davantage sur l'application de la *Rettungsgasse* à Bruxelles?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) demande aux orateurs s'ils ont connaissance d'une éventuelle jurisprudence sur la responsabilité des conducteurs de véhicules prioritaires. Il se demande également s'il est plus judicieux de prévoir des règles distinctes pour tous les véhicules prioritaires ou de prévoir une exception générale fondée sur un principe général. Le Code de la route actuel applique le principe de prudence. Il conviendrait peut-être de recourir à ce principe en cas de dérogation à la règle générale.

La piste du couloir de secours semble intéressante mais il serait souhaitable de bien la préparer car les conducteurs n'y sont pas familiarisés. La question se pose également de savoir dans quelles circonstances exactes un couloir de secours devra être ouvert. Seulement sur les routes dépourvues de bande d'arrêt d'urgence et uniquement lorsqu'un véhicule prioritaire approche, ou aussi dans d'autres circonstances? La proposition de

De verantwoordelijkheid dient zeker bij de chauffeurs te liggen, opdat deze geen gevoel van straffeloosheid zouden krijgen en daardoor roekeloos worden.

B. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) kondigt aan dat hij amendementen zal voorbereiden die rekening houden met de beschouwingen van de sprekers. Wachten op een regering die het verkeersreglement zal wijzigen, is niet wenselijk. De FOD Binnenlandse Zaken verklaart in zijn advies (*zie bijlage*) dat strafrechtelijke vervolging niet mogelijk is bij de uitvoering van een dringende opdracht in geval van overmacht. Dit lijkt niet te kloppen. Wat kunnen de sprekers hierover zeggen?

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) stelt vast dat de onduidelijkheid omtrent de kwestie nog groot is, terwijl het de bedoeling is dat een prioritair voertuig zich snel en veilig in het verkeer verplaatst. Het verkeersreglement dient te worden aangepast en het probleem van de prioritair voertuigen kadert dan ook in een bredere context. De spreekster wenst dat de Kamer van volksvertegenwoordigers de behandeling van voorliggende wetsvoorstellingen voortzet, zonder te wachten op initiatieven van de regering. Is het juist dat de nieuwe wegcode alle prioritair voertuigen onder dezelfde noemer wil brengen? Welke voertuigen dienen volgens *Vias Institute* prioritair te zijn? Vindt de heer Jorissen dat de interventielijsten in de wet dienen te worden verankerd? De heer Eric Troniseck stelt dat de *Rettungsgasse* door prioritair voertuigen kan worden gebruikt, wat misschien een ingewikkelde situatie kan veroorzaken voor andere voertuigen. Hoe kijkt hij naar deze kwestie? Kan de heer Raphaël Schmidt nader ingaan op de *Rettungsgasse* in Brussel?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) informeert bij de sprekers of ze bekend zijn met mogelijke rechtspraak inzake de aansprakelijkheid van bestuurders van prioritair voertuigen. Hij vraagt zich eveneens af of het zinvol is om voor alle prioritair voertuigen in aparte regels te voorzien, dan wel om met een algemene uitzondering voort te bouwen op een breed principe. De huidige wegcode hanteert het voorzichtigheidsbeginsel. Misschien is het raadzaam om ook een beroep te doen op dat beginsel wanneer wordt afgeweken van de algemene regel.

De reddingsstrook lijkt een interessante piste, maar het lijkt raadzaam om de zaken goed voor te bereiden als bestuurders er niet mee vertrouwd zijn. De vraag is ook om precies te weten in welke omstandigheden juist een reddingsstrook moet worden gecreëerd. Enkel bij wege zonder pechstrook en enkel wanneer een prioritair voertuig nadert, of is het breder? Wetsvoorstel DOC 55 0814/001 wijkt immers af van de

loi à l'examen (DOC 55 0814/001) déroge en effet au nouveau projet de Code. Le membre préconise la clarté et des décisions bien étayées.

Enfin, au Parlement flamand, le gouvernement flamand a estimé qu'il était préférable de laisser au niveau fédéral le soin d'élaborer une éventuelle réglementation sur un permis de conduire obligatoire pour les conducteurs de véhicules prioritaires. Quel est le point de vue des orateurs à ce sujet? En cinq ans, 90 accidents impliquant des ambulances ont été dénombrés, ce qui est considérable. Dans cette optique, il se justifie effectivement de prévoir des conditions plus strictes pour les chauffeurs d'ambulance.

Enfin, quels sont les véhicules considérés comme des "véhicules prioritaires"? Les véhicules d'Infrabel sont-ils également prioritaires? Pour les services de remorquage et les transporteurs d'organes, il n'est pas non plus toujours simple d'interpréter la règle. Cette question importe surtout pour le transport d'organes.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) formule à son tour le souhait de poursuivre les travaux sans attendre la réforme du droit de la circulation par un nouveau gouvernement fédéral. L'intervenant estime que la mise en place d'un couloir de secours ne requiert peut-être pas énormément de sensibilisation. Sans connaître ce système, il a observé de manière empirique, sur les autoroutes allemandes, à quel point le respect de cette règle est aisément évident. Le membre souligne en outre qu'il ne souhaite pas du tout supprimer toute forme de responsabilité. Le représentant des services d'incendie estime-t-il, comme la police, que le couloir de secours peut être une source de problèmes pour d'autres services prioritaires qui utilisent actuellement la bande d'arrêt d'urgence alors qu'ils ne déplacent pas de véhicules prioritaires? Comment ce problème est-il réglé à l'étranger?

Le SPF Intérieur renvoie aux travaux préparatoires du SPF Mobilité concernant la révision du Code de la route et indiquant qu'une clarification du Code est cependant souhaitable et que le Service public fédéral Mobilité, qui prépare une large réforme du Code de la route, prévoit, à ce propos, une disposition plus générale concernant la place que les véhicules prioritaires peuvent occuper sur la voie publique. Le point de vue du SPF Mobilité n'a-t-il pas été soumis à la police?

C. Réponses des invités

M. Ludo Kluppels (institut Vias) a l'impression que beaucoup d'usagers de la route libèrent déjà

nouvelle ontwerpcode. Het lid dringt aan op duidelijkheid en goede afspraken.

Tot slot werd in het Vlaamse Parlement door de Vlaamse regering geoordeeld dat men mogelijke regelgeving inzake het verplichte rijbewijs voor bestuurders van prioritaire voertuigen het beste aan het federale niveau overlaat. Hoe zien de sprekers dat? Op vijf jaar tijd zijn 90 ongevallen met ziekenwagens geteld, dat is heel wat. Strengere voorwaarden voor ambulancechauffeurs zijn zo beschouwd wel terecht.

Welke voertuigen vallen tot slot eigenlijk allemaal onder het begrip "prioritaire voertuigen"? Worden voertuigen van Infrabel eveneens in aanmerking genomen? Voor takeldiensten en orgaanvervoerders is het ook niet steeds eenvoudig om de regel te interpreteren. Vooral voor het vervoer van organen is de kwestie belangrijk.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) wenst op zijn beurt de werkzaamheden voort te zetten, zonder te wachten op de hervorming van het verkeersrecht door een nieuwe federale regering. De spreker meent dat de invoering van een reddingsstrook misschien niet erg veel bewustmaking vergt. Zonder het systeem te kennen, heeft hij op de Duitse autowegen empirisch ondervonden hoe vlot en vanzelfsprekend de regel wordt nageleefd. Het lid beklemtoont voorts dat hij helemaal niet elke vorm van aansprakelijkheid wil opheffen. Gaat de vertegenwoordiger van de brandweer akkoord met de stelling van de politie dat een reddingsstrook problemen kan opleveren voor andere prioritaire diensten die thans de pechstrook gebruiken terwijl ze eigenlijk geen prioritaire voertuigen inzetten? Hoe wordt de kwestie opgelost in het buitenland?

De FOD Binnenlandse Zaken verwijst naar de voorbereiding van de FOD Mobiliteit inzake herziening van het verkeersreglement en stelt: "Desalniettemin is een verduidelijking van de Wegcode aangewezen. De Federale Overheidsdienst Mobiliteit, die een bredere herziening van de Wegcode voorbereidt, voorziet in dit kader een meer omvattende bepaling voor wat betreft de plaats die prioritaire voertuigen kunnen innemen op de openbare weg." Is de beschouwing van de FOD Mobiliteit niet afgetoetst met de politie?

C. Antwoorden van de genodigden

De heer Ludo Kluppels (Vias Institute) heeft de indruk dat veel weggebruikers eigenlijk al spontaan de

spontanément la voie aux véhicules prioritaires mais estime que les campagnes de sensibilisation sont néanmoins utiles.

Un permis de conduire particulier serait souhaitable car les aptitudes à la conduite comme telles ne suffisent pas pour conduire un véhicule prioritaire en toute sécurité. Il faut également tenir compte d'aspects psychiques.

La législation en préparation est plus claire. La liste des véhicules prioritaires est élargie et il est dès lors recommandé que chaque branche se concerte à propos des missions prioritaires spécifiques au sein de chaque secteur.

M. Jan Jorissen (services d'incendie: commandant de zone col., zone de secours service d'incendie Nord-Limbourg) indique qu'il arrive que des condamnations pénales soient prononcées contre des conducteurs de véhicules prioritaires. Certains accidents sont réglés par les compagnies d'assurance entre elles. Dans plusieurs provinces, des accords sont conclus avec le parquet. Dans la province du Limbourg, les véhicules des services d'incendie sont souvent flashés. Leurs excès de vitesse sont classés sans suite mais la hiérarchie examine toutefois les infractions et tout conducteur circulant à 130 km/h dans une zone limitée à 50 km/h doit en assumer les conséquences car cette vitesse est inadaptée et excessive. Il est permis de brûler un feu rouge jusqu'à 30 km/h mais lorsque la vitesse du véhicule se situe entre 30 et 50 km/h, une évaluation a lieu à la lumière des circonstances concrètes en fonction du lieu et du moment. Tout conducteur circulant à plus de 50 km/h en assume les conséquences. Il est préférable de demander un comportement responsable au personnel que de rédiger des règles pour toutes les situations. Il serait également préférable de régler certains problèmes avec souplesse. Légiférer n'est pas toujours souhaitable car les règles formelles peuvent induire une paralysie dénuée de logique. Toute organisation doit élaborer des règles pour elle-même et ensuite conclure des accords au niveau national, par exemple au sujet de l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence. Il est essentiel d'adopter les mêmes pratiques de manière à ce que tous les usagers de la route adoptent également la même attitude. En résumé, la *Rettungsgasse* ne sera jamais une solution applicable en toutes circonstances, pas plus que la bande d'arrêt d'urgence. La réponse du ministre de l'Intérieur selon laquelle tout véhicule prioritaire peut rouler partout était surprenante et ne traduisait sans doute pas sa pensée.

M. Eric Troniseck (Coordinateur Police fédérale, Centrex Circulation routière) rappelle une série de dispositions récemment modifiées du Code de la route. Le fait que l'article 7 dispose que tout usager est tenu de

weg vrijmaken voor prioritaire voertuigen en meent dat bewustmakingscampagnes niettemin nuttig zijn.

Een bijzonder rijattest is wenselijk, omdat rijvaardigheden op zich niet voldoende zijn om veilig een prioritair voertuig te besturen. Men dient ook psychische aspecten in beschouwing te nemen.

De wetgeving die wordt voorbereid is overzichtelijker. De lijst van prioritaire voertuigen is uitgebreid en het is daarom raadzaam dat elke branche zich beraadt over de specifieke prioritaire opdrachten binnen een bepaalde sector.

De heer Jan Jorissen (Brandweer: zonecommandant kol., Hulpverleningszone Brandweer Noord-Limburg) komt het voor dat strafrechtelijke veroordelingen reeds werden uitgesproken tegen bestuurders van prioritaire voertuigen. Soms doen zich ongevallen voor, die gewoon door de verzekeringen onderling worden afgehandeld. In diverse provincies worden afspraken gemaakt met het parket. In de provincie Limburg worden brandweervoertuigen vaak geflitst. Snelheidsovertredingen worden geseponeerd. Maar de hiërarchie bekijkt zelf de overtreding en wanneer een bestuurder 130 km/h in een zone-50 rijdt, dan zal de bestuurder hiervoor zelf de gevolgen moeten dragen, want die snelheid is onaangegapast en overdreven. Het negeren van een rood licht rijdend met een snelheid van 0 à 30 km/h wordt aanvaard, maar wanneer de snelheid tussen 30 en 50 km/h ligt, vindt een evaluatie plaats in het licht van de concrete omstandigheden van plaats en tijdstip. Wanneer de bestuurder meer dan 50 km/h heeft gereden, zal hij voor de gevolgen instaan. Het is beter het personeel te wijzen op verantwoord gedrag te wijzen dan regels uit te schrijven voor alle situaties. Sommige problemen worden bij voorkeur ook flexibel aangepakt; wetgeving is niet per se wenselijk, omdat formele regels tot een verstarring kunnen leiden waarin de logica zoekt raakt. Elke organisatie moet voor zichzelf regels uitwerken en vervolgens nationaal afspraken maken, bijvoorbeeld over het gebruik van de pechstrook. De essentie is om samen dezelfde praktijk te volgen zodat alle weggebruikers ook dezelfde houding aannemen. Kortom, de *Rettungsgasse* zal nooit de steeds en overal de oplossing zijn, net zomin als de pechstrook. Het antwoord van de minister van Binnenlandse Zaken dat een prioritair voertuig overal mag rijden, was verrassend en allicht niet zo bedoeld.

De heer Eric Troniseck (Coördinator Federale Politie bij Centrex Wegverkeer) brengt een aantal onlangs in de wegcode gewijzigde bepalingen in herinnering. Stelt artikel 7 dat elke weggebruiker het verkeersreglement

respecter le Code de la route tandis que son article 59 prévoit une exception constitue une anomalie. Une circulaire du Collège des procureurs généraux explique la politique applicable en matière de poursuites lorsqu'un véhicule prioritaire est flashé afin que les conducteurs de ces véhicules ne soient pas poursuivis dans certains cas (*cf. circulaire n° col 16/2006 du Collège des procureurs généraux près les cours d'appel https://www.om-mp.be/sites/default/files/u1/col_16-2006_-_verkeersinbreuken_prioritaire_voertuigen_ii.pdf*).

Les dépanneuses peuvent utiliser la bande d'arrêt d'urgence si leurs gyrophares oranges sont allumés. L'utilisation d'une *Rettungsgasse* ne serait peut-être pas simple pour les dépanneuses ou d'autres services appelés par la police.

Un permis de conduire spécial serait possible à condition, par exemple, qu'un code national soit prévu.

Le nombre de missions urgentes et les véhicules prioritaires sont particulièrement diversifiés. En outre, le ministre des Communications peut accorder l'autorisation d'équiper d'autres véhicules de service public d'un ou de plusieurs feux bleus clignotants à l'avant ou sur le toit (*cf. 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, art. 28, § 2, 1°, c), 4*). Tout véhicule muni d'un ou de plusieurs feux bleus clignotants et d'un avertisseur sonore est, par définition, prioritaire, quel que soit l'utilisation de ces attributs. Un combi de police qui emprunte une voie réservée aux véhicules des services d'incendie ne doit pas allumer son gyrophare. Ce véhicule est, par définition, prioritaire et peut emprunter cette voie.

Les missions urgentes peuvent varier: des dommages matériels peuvent donner lieu à une mission urgente en fonction du lieu de l'accident (selon qu'il s'agit d'une autoroute où la circulation est dense ou d'une route de campagne déserte). Le cas du transport de détenus vers un tribunal est moins clair. La question de savoir si la volonté de comparaître à temps au tribunal justifie une mission urgente est discutable. Des directives pourraient clarifier l'organisation mais auraient également des limites.

M. Kenneth Arkesteyn (Président de Belgambu – Association professionnelle belge des services d'ambulances) n'est pas favorable à un permis de conduire spécifique. Le service 112 souffre d'un déficit de financement et un tel permis de conduire implique des coûts supplémentaires. Les organisations fonctionnent avec des bénévoles et une augmentation des dépenses compliquerait les choses. Il est préférable d'inclure le permis de conduire dans la formation spécifique de

moet naleven, voorziet artikel 59 in een uitzondering, wat een anomalie is. Een rondzendbrief van het college van procureurs-generaal legt het vervolgbeleid uit wanneer een prioritair voertuig geflitst wordt, teneinde bestuurders van prioritair voertuigen in bepaalde omstandigheden niet te laten vervolgen (*cf. de omzendbrief nr. COL 16/2006 van het College van procureurs-generaal bij de hoven van beroep van 6 september 2006: https://www.om-mp.be/sites/default/files/u1/col_16-2006_-_verkeersinbreuken_prioritaire_voertuigen_ii.pdf*).

Takelwagens kunnen gebruikmaken van de pechstrook als hun oranje zwaailichten aanstaan. Een *Rettungsgasse* is voor takelwagens, of andere door politie opgeroepen diensten, misschien niet evident.

Een speciaal rijbewijs is mogelijk mits bijvoorbeeld een nationale code wordt ingevoerd.

Het aantal dringende opdrachten en de prioritaire voertuigen zijn bijzonder divers; bovendien kan de minister van Verkeerswezen de toelating verlenen om andere voertuigen, bestemd voor een openbare dienst, vooraan of op het dak, uit te rusten met één of meer blauwe knipperlichten (*cf. het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoeberechten moeten voldoen, art. 28, § 2, 1°, c), 4*). Elk met een blauw zwaailicht en een geluidstoestel uitgerust vehikel is per definitie een prioritaire voertuig, ongeacht het gebruik van de attributen. Een politiecombi die een weg zou gebruiken die voor brandweerwagens voorbehouden is, hoeft zijn zwaailicht niet aan te zetten, die is per definitie prioritaire en kan de weg gebruiken.

Dringende opdrachten kunnen variëren: stoffelijke schade kan tot een dringende opdracht leiden, afhankelijk van de plaats van het ongeval (een drukke autoweg versus een verlaten landweg). Minder duidelijk is de situatie van het vervoer van gedetineerden naar de rechtbank. Of het tijdig ter zitting willen verschijnen op de rechtbank een dringende opdracht verantwoordt, is voor discussie vatbaar. Richtlijnen kunnen wel duidelijkheid brengen voor een organisatie, maar hebben ook beperkingen.

De heer Kenneth Arkesteyn (voorzitter van Belgambu – Belgische Beroepsvereniging van Ambulance Diensten) is geen voorstander van een bijzonder rijbewijs. De dienst 112 leidt onder een financieringsdeficit en een dergelijk rijbewijs impliceert bijkomende kosten. De organisaties werken met vrijwilligers en meer uitgaven bemoeilijkt de zaken. Het is beter om in het rijbewijs op te nemen in de specifieke opleiding van hulpverlener-ambulancier (basisopleiding en verplichte bijscholing,

secouriste-ambulancier (formation initiale et formation continue obligatoire, théorique et pratique). En plus du permis de conduire, il faut bien sûr prendre également en compte l'attitude.

M. Raphaël Schmidt (coordinateur des Services de secours de la Croix-Rouge pour la région de Bruxelles-Capitale) confirme que les ambulanciers sont également verbalisés et parfois poursuivis par le ministère public alors que l'infraction était justifiée; c'est un problème.

Conduire au milieu de la route avec une voie dans chaque sens n'a encore jamais provoqué d'accident à Bruxelles au cours des vingt dernières années.

M. Kris Verbeke (vice-président de Belgambu) précise que le transport d'organes peut être effectué par des véhicules équipés de signaux prioritaires. Il plaide pour une réglementation claire avec le moins d'obstacles et d'exceptions possibles, car de nombreux bénévoles sont actifs dans le secteur des ambulances.

Le SPF Santé publique a fait un premier pas vers la catégorisation des missions prioritaires (cf. le manuel belge de la régulation médicale: https://www.health.belgium.be/sites/default/files/uploads/fields/fpshealth_theme_file/manuel_regulation_medicale.pdf). Lorsqu'un appel est passé au 112, une ambulance n'est pas systématiquement envoyée, on renvoie également vers le médecin généraliste.

M. Stéphane Bairin (lieutenant-colonel au sein de la protection civile de Crisnée) considère la formation adaptée ou le permis spécifique comme de bonnes idées, même si la formation s'est nettement améliorée à l'école du feu. Il ne faut pas perdre de vue toutefois que les détenteurs du permis C ou CE ne conduisent pas de manière régulière les types de véhicules envisagés, même lorsqu'ils effectuent leur service. La logique voudra que si une formation est prévue, il conviendra aussi de maintenir ou d'entretenir l'acquis par des contrôles.

Les campagnes de sensibilisation et d'information (tant du public que des services de secours) sont indispensables, des panneaux de signalisation seraient utiles.

D. Répliques

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) réclame une réglementation claire et systématique, afin que les usagers de la route n'aient pas à improviser en fonction de la situation. Il faut éviter les louvoiements sur la route. La

theoretisch en praktisch). Naast het rijbewijs dient men natuurlijk ook aandacht te hebben voor attitude.

De heer Raphaël Schmidt (coördinator bij de Hulpdiensten, Belgische Rode Kruis, Brussels Hoofdstedelijk Gewest) bevestigt dat ook de ambulanciers worden beboet en af en toe ook worden vervolgd door het openbaar ministerie, terwijl de overtreding gerechtvaardigd was; dit is een probleem.

Het rijden in het midden van de weg met een rijstrook in elke richting heeft de afgelopen twintig jaar nog nooit aanleiding gegeven tot een ongeval in Brussel.

De heer Kris Verbeke (ondervoorzitter Belgambu) preciseert dat het vervoer van organen kan gebeuren met voertuigen die uitgerust zijn met prioritaire signalen. Hij pleit voor een duidelijke regelgeving met zo min mogelijk obstakels en uitzonderingen, want in de ambulancesector zijn veel vrijwilligers actief.

De FOD Volksgezondheid heeft een eerste aanzet gegeven voor het categoriseren van prioritaire opdrachten (cf. De Belgische handleiding voor de medische regulatie: https://www.health.belgium.be/sites/default/files/uploads/fields/fpshealth_theme_file/handleiding_medische_regulatie.pdf). Voor een oproep naar het nummer 112 wordt niet systematisch een ziekenwagen gestuurd, men verwijst ook door naar de huisarts.

Volgens de heer Stéphane Bairin (luitenant-kolonel bij de civiele bescherming, Crisnée) zijn voorstellen als een aangepaste opleiding of een specifiek rijbewijs goede ideeën, ofschoon de opleiding bij de brandweerscholen duidelijk veel degelijker is geworden. Men mag evenwel niet over het hoofd zien dat personen met een rijbewijs C of CE niet op regelmatige basis met dergelijke voertuigen de weg op gaan, zelfs wanneer ze dienst hebben. Voorts is het logisch dat indien een opleiding wordt opgelegd, achteraf ook dient te worden voorzien in controles om na te gaan of hetgeen is aangeleerd blijft of bijgespijkerd wordt.

Tot slot moet werk worden gemaakt van sensibiliseringen- en informatiecampagnes die op het publiek én op de hulpverleningsdiensten zijn gericht. Het wäre ook nuttig om waarschuwingsborden te plaatsen.

D. Replieken

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) dringt aan op een duidelijke en systematische regelgeving, zodat de weggebruikers niet dienen te improviseren naargelang de situatie. Men moet gewriemel op de weg vermijden.

proposition de loi à l'examen prend l'Allemagne et le Luxembourg comme exemples: toujours et partout un couloir de secours. Que suggérerait le représentant de l'Institut Vias si on lui demandait de faire un choix: couloir de secours ou pas de couloir de secours?

E. Réponses complémentaires des invités

M. Ludo Kluppels (Institut Vias) préfère un couloir de secours, indépendamment de la présence d'une bande d'arrêt d'urgence. Il est probable que le conducteur d'un véhicule prioritaire optera pour le couloir de secours dans la plupart des cas.

2. Observations écrites des gouvernements de région, autres avis et documents

2.1. Observations écrites du gouvernement de la Région wallonne

2.2. Observations écrites du gouvernement de la Région flamande

2.3. Avis du SPF Mobilité et Transports

2.4. Avis du SPF Intérieur

2.5. Autres pièces

Het wetsvoorstel van de indiener neemt Duitsland en Luxemburg als voorbeeld: altijd en overal een reddingsstrook. Wat zou de vertegenwoordiger van *Vias Institute* suggereren als hem gevraagd werd een keuze te maken: reddingsstrook of geen reddingsstrook?

E. Bijkomende antwoorden van de genodigden

De heer Ludo Kluppels (Vias Institute) verkiest een reddingsstrook, ongeacht de aanwezigheid van een pechstrook. Vermoedelijk zal de bestuurder van een prioritair voertuig in de meeste gevallen voor de reddingsstrook opteeeren.

2. Schriftelijke opmerkingen van de gewest-regeringen, andere adviezen en overige stukken

2.1. Schriftelijke opmerkingen van de regering van het Waalse Gewest

2.2. Schriftelijke opmerkingen van de regering van het Vlaamse Gewest

2.3. Advies van de FOD Mobiliteit en Vervoer

2.4. Advies van de FOD Binnenlandse Zaken

2.5. Andere stukken



Wallonie

Le Cabinet du Ministre-Président

KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS VAN BELGIË SECRETARIAT-GENERAL
OP/LE 14.04.2020
CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE SECRETARIAT GENERAL

200427559

Jambes,

18 MARS 2020

Monsieur Patrick Dewael
Président de la Chambre
des représentants
Palais de la Nation
Rue de Louvain, 21

1000 BRUXELLES

V/Réf. /
N/Réf. : Suivi 0063/EDR/GD/DW/ka/
Personne de contact : D. WINDMÜLLER : 081/33.13.95

Objet : Avis et observations sur 2 propositions de loi en discussion à la Chambre des représentants visant à modifier le Code de la route (Doc 55 0039/001 et doc 55 0814/001)

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la décision du Gouvernement wallon du 18 mars 2020 concernant l'objet repris sous-objet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Elio DI RUPO

cc: Egrefens
Annonce

Sadat
Welhael
Comm Mobilitair

Copie a également été transmise à Madame Sophie Wilmès, Première Ministre.

Rue Mazy, 25-27
B-5100 Namur
Tel : +32 (0)81 331 211
+32 (0)81 331 365
elio.dirupo@gov.wallonie.be
www.wallonie.be



Wallonie
Le Conseil des Ministres

Séance du 17 mars 2020

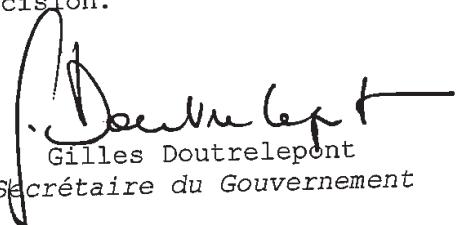
NOTIFICATION

- Point A6:** Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, concernant le non-respect du panneau C23.
 Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

(GW XI/2020/17.03/Doc. 640/EDR-V.DB.)

DECISION :

1. Le Gouvernement émet un avis favorable sur la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, concernant le non-respect du panneau C23 (DOC 55 0039/001).
2. Il émet un avis d'abstention sur la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (DOC 55 0814/001).
3. Le Gouvernement charge le Ministre-Président d'informer la Première Ministre et le Président de la Chambre des représentants de la présente décision.


 Gilles Doutrelepont
 Secrétaire du Gouvernement

Rue Mazy 25-27 B-5100 Namur
 Tél. +32 (0) 81 331 211 Fax. +32 (0) 81 331 219

NOTE AU GOUVERNEMENT WALLON

Objet : Avis et observations sur 2 propositions de loi en discussion à la Chambre des représentants visant à modifier le Code de la route

A. EXPOSE DU DOSSIER

Dans le cadre de la mise en œuvre de la 6^e réforme de l'Etat, l'avis du Gouvernement wallon est sollicité quant aux propositions de loi concernant le transport.

La loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles prévoit, en son article 6, § 8, que "Si une proposition de loi, de décret ou d'ordonnance concerne une matière visée aux §§ 2, 2bis, 3, 3bis, 4, 5, et à l'article 11, alinéa 2, la concertation, l'association ou la procédure d'avis de l'autorité fédérale et des Gouvernements de Communauté ou de Région concernés a lieu selon les règles prévues par le règlement de la chambre législative ou du Parlement devant lequel la proposition de loi, de décret ou d'ordonnance est déposée."

En application de cette disposition, l'article 97 du Règlement de la Chambre prévoit que le président de la Chambre demande au premier ministre de transmettre le texte de cette proposition au(x) président(s) du ou des gouvernement(s) de communauté et/ou de région concerné(s). Le vote final en commission ne peut cependant intervenir qu'après que le(s) gouvernement(s) de communauté et/ou de région a (ont) transmis ses (leurs) observations écrites ou - en l'absence de réponse - au plus tôt trente jours après la demande du président de la Chambre au premier ministre.

Le Président de la Chambre des représentants a transmis au Premier Ministre 2 propositions de loi en discussion à la Chambre.

DOC 55 0039/001 - Proposition de loi relative à la sanction en cas de non-respect du signal C23 

La proposition de loi vise à alourdir la sanction en cas de non-respect du signal C23  : accès interdit aux camions.

Le législateur a classé les infractions routières en 4 degrés selon leur gravité :

Les infractions de 4^e degré sont celles qui mettent directement en danger la sécurité des personnes et qui sont de nature à mener presque irrémédiablement à des dommages physiques lors d'un accident.

Le 3^e degré concerne les infractions qui mettent directement en danger la sécurité des personnes.

Les infractions du 2^e degré sont les infractions qui mettent indirectement en danger la sécurité des personnes et les infractions qui consistent en l'utilisation sans droit de facilités de stationnement pour les personnes handicapées, ou en des comportements en matière d'immatriculation permettant de se soustraire aux poursuites.

Le franchissement de l'interdiction d'accès aux camions par le signal C23  est actuellement une infraction simple du 1^{er} degré.

Les interdictions d'accès aux camions par le signal C23  sont essentiellement motivées par des raisons techniques de configuration de la route : route étroite ou sinuueuse, descente dangereuse, ...

De ce fait, l'infraction de passer outre l'interdiction correspond à une infraction de 3^e degré parce qu'elle met directement en danger la sécurité des personnes.

D'autre part, le montant de la sanction devrait aussi être évalué en fonction de l'avantage concurrentiel à commettre l'infraction. Une infraction de 1^{er} degré est sanctionnée d'une amende de 58 € ce qui est insuffisant pour être réellement dissuasive dans le domaine du transport routier. L'élévation de l'infraction au 3^e degré augmente l'amende à 174 € ce qui est plus en adéquation à l'avantage concurrentiel à commettre l'infraction.

=> Avis favorable

DOC 55 0814/001 - Proposition de loi en vue d'obliger les automobilistes à ménager un couloir de secours

La proposition de loi vise à introduire le concept de "couloir de secours" dans le code de la route. Le couloir de secours est l'espace qui doit être ménagé entre deux bandes de circulation en cas de formation de file afin de permettre le passage des véhicules prioritaires qui se rendent sur le lieu d'un accident ou d'un incident.

Cette disposition facilite le passage des véhicules prioritaires en cas d'embouteillage en amenant les usagers de la route à libérer suffisamment d'espace pour créer un couloir de secours, et ce, non sur la bande d'arrêt d'urgence mais entre deux bandes de circulation. Concrètement, cela signifie que les conducteurs qui circulent sur la bande de gauche serrent à gauche tandis que ceux qui circulent sur la ou les autres bandes serrent à droite, de manière à créer un couloir de secours entre la bande de gauche et la ou les autres bandes.



Grand-Duché du Luxembourg

Le code de la route de nombreux pays européens prévoit cette disposition dont l'Allemagne, le Grand-Duché du Luxembourg et la France.

Si cette disposition est intéressante, elle devrait faire partie du projet global de révision du code de la route et non prise comme une disposition individuelle urgente via une proposition de loi.

=> Avis d'abstention

En conclusion, compte tenu des éléments exposés ci-dessus, il est proposé au Gouvernement d'émettre les avis suivants :

- un avis favorable sur la proposition de loi relative à la sanction en cas de non-respect du signal C23 (DOC 55 0039/001),
- un avis d'abstention sur la proposition de loi relative au couloir de secours (DOC 55 0814/001).

B. REFERENCES LEGALES

- 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

C. IMPACT BUDGETAIRE

Sans objet

D. AVIS DE L'INSPECTION DES FINANCES

Sans objet

E. AVIS DE LA CELLULE D'INFORMATIONS FINANCIERES

Sans objet

F. ACCORD DU MINISTRE DU BUDGET

Sans objet

G. AVIS DU MINISTRE DE LA FONCTION PUBLIQUE

Sans objet

H. OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD)

N°	Objectifs de développement durable
1	Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde
2	Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable
3	Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge
4	Assurer l'accès de tous à une éducation de qualité, sur un pied d'égalité, et promouvoir les possibilités d'apprentissage tout au long de la vie
5	Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles
6	Garantir l'accès de tous à l'eau et à l'assainissement et assurer une gestion durable des ressources en eau
7	Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes à un coût abordable
8	Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous
9	Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation
10	Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre
11	Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables
12	Établir des modes de consommation et de production durables
13	Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions
14	Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable
15	Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des terres et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité
16	Promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et ouvertes à tous aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous

17	Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser	
	Aucun ODD rencontré	XXX

I. RAPPORT GENRE

Non requis.

J. INCIDENCE FONCTION PUBLIQUE

Sans objet

K. INCIDENCE EMPLOI

Sans objet

L. AVIS LEGISA

Sans objet

M. MESURES A CARACTERE REGLEMENTAIRE

Sans objet

N. ANALYSE D'IMPACT RELATIVE À LA COHÉRENCE DES POLITIQUES EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT

Sans objet

O. PROPOSITION DE DECISION

1. Le Gouvernement émet un avis favorable sur la 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, concernant le non-respect du panneau C23 (DOC 55 0039/001).

2. Le Gouvernement émet un avis d'abstention sur la 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 (DOC 55 0814/001).

3. Le Gouvernement charge le Ministre-Président d'informer la Première Ministre et le Président de la Chambre des représentants de la présente décision.

Valérie DE BUE

Elio DI RUPO

Vlaamse Regering

Lydia Peeters

**Vlaams minister van Mobiliteit en
Openbare Werken**
Koning Albert II-laan 20
1000 BRUSSEL
T 02 552 63 00
kabinet.peeters@vlaanderen.be
www.vlaanderen.be

De heer P. Dewael
Kamervoorzitter
Kamer van volksvertegenwoordigers
1008 Brussel
CC Mevrouw S. Wilmes
Eerste minister

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
20 november 2019 en 5 februari 2020	Brieven - wetsvoorstellen		nota
vragen naar/e-mail Erika Verstrepen erika.verstrepen@vlaanderen.be		telefoonnummer 02/552.63.00	datum

Betreft: Wetsvoorstellen- Procedure van samenwerking.

Mijnheer de Kamervoorzitter,

De Eerste Minister vroeg de Vlaamse Regering bij brief d.d. 20 november 2019 haar standpunt over het wetsvoorstel tot wijziging van het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft.

Per e-mail van 5 februari 2020 vraagt de Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen het standpunt van de Vlaamse Regering over een wetsvoorstel tot wijziging van het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de invoering van de reddingstrook betreft.

Wij kunnen ons vinden in de gezamenlijke invoering van de voorgestelde tekswijzigingen van het koninklijk besluit. Voor beide wetsvoorstellen wordt evenwel voorgesteld om de betrachtingen van het wetsvoorstel op een eenvoudigere manier in te voeren.

Indien het wetsvoorstel m.b.t. de invoering van de reddingstrook niet wordt ingevoerd, wordt negatief advies verleend voor het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1.12.1975 houdende algemeen reglement op de

politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wat de doorstroming van prioritair voertuigen betreft gezien er niets vastgelegd wordt over de manier waarop andere weggebruikers zich moeten gedragen bij de nadering van een prioritair wegvoertuig op de zogenaamde 'reddingstrook'.

Voor meer duiding hierover verwijst ik naar de nota in bijlage.

Hoogachtend,

Getekend door: Lydia Peeters (Signature)
Getekend op: 2020-05-18 13:54:50 +01:00
Reden: Ik keur dit document goed



Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken



pagina 2 van 2

Betreft: Advies inzake wetsvoorstel tot wijziging van de wegcode wat de invoering van de reddingstrook betreft en wat de doorstroming van prioritair voertuigen betreft

Samenvatting

Er wordt een standpuntbepaling van de Vlaamse Regering gevraagd betreffende twee wetsvoorstellingen tot wijziging van het koninklijk besluit van 1.12.1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg:

- wat de invoering van een reddingstrook betreft
 - wat de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft

Voorgesteld wordt een positief advies te verlenen op de gezamenlijke invoering van beide wetsvoorstellingen, met voorstel om de betrachtingen van de wetsvoorstellingen op een eenvoudigere manier in te voeren.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/ BELEIDSDOELSTELLING

De wetsvoorstellen hebben binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld "weginfrastructuur en wegenbeleid".

2. INHOUD

Overeenkomstig artikel 6 §8 van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, worden de Gewestregeringen betrokken bij deze voorstellen die besproken worden in de Kamercommissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen.

Bij brief vraagt de Eerste Minister het standpunt van de Vlaamse Regering over o.m. een wetsvoorstel tot wijziging van de wegcode m.b.t. de doorstroming van prioritaire voertuigen. Per e-mail is nadien gevraagd naar het standpunt van de Vlaamse Regering over een wetsvoorstel tot wijziging van de wegcode m.b.t. de invoering van een reddingstrook en vraagt om dit samen te behandelen met het wetsvoorstel inzake de invoering van de reddingstrook.

A. SAMENVATTING VOORSTELLEN

Het wetsvoorstel m.b.t. de reddingstrook (Doc. 550814/001) beoogt bestuurders te verplichten om in geval van file of sterk vertraagd verkeer een zogenoemde reddingstrook te vormen zodat prioritaire voertuigen voldoende vrije ruimte krijgen voor een vlotte doorstroming. Concreet wil dit zeggen dat op een rijbaan met minimaal twee rijstroken de bestuurders op de linkerrijstrook zich uiterst links begeven en de bestuurders op de andere rijstroken zich naar rechts begeven zodat naast de linkerrijstrook een reddingstrook ontstaat.

...the first time I saw the new version of the software, I was really impressed by its user interface and ease of use.

Pagina 1 van 5

Het wetsvoorstel m.b.t. de prioritaire voertuigen (Doc 550589/001) beoogt de doorstroming van prioritaire voertuigen te verbeteren indien hun opdracht dit rechtvaardigt en te voorkomen dat er boetes uitgeschreven worden indien zij hierbij verkeersovertredingen begaan.

B. BEVOEGDHEDEN

Het komt toe aan de federale overheid om deze aangelegenheid te regelen. Op bevoegdheidsrechtelijk vlak zijn bij deze voorstellen dan ook geen opmerkingen te maken.

C. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING WETSVOORSTEL M.B.T. DE INVOERING VAN EEN REDDINGSTROOK

Artikel 1

Dit artikel regelt het toepassingsgebied van het besluit.

Geen opmerkingen

Artikel 2

Dit artikel voegt een nieuwe bepaling toe onder artikel 2. van de wegcode Met name artikel "2.70 "reddingstrook", de vrije ruimte tussen twee rijstroken in een file die door de prioritaire voertuigen zoals bedoeld in artikel 37 gebruikt kan worden wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt."

De vraag werpt zich op of dergelijke toevoeging zinvol is aangezien het om een gedraging gaat die vereist wordt in specifieke omstandigheden. Er worden geen markeringen voorzien noch andere maatregelen. Het zou duidelijker en eenvoudiger zijn om een ~~extra~~dragsbepaling toe te voegen bij het bestaande artikel 38 van het verkeersreglement m.b.t. het gedrag tegenover prioritaire voertuigen die het speciaal geluidstoestel gebruiken:

“Zodra het speciaal geluidstoestel het naderen van een prioritair voertuig aankondigt, moet elke weggebruiker onmiddellijk de doorgang vrijmaken en voorrang verlenen; zo nodig moet hij stoppen.”

Dit artikel bevat immers al de verplichting om de doorgang vrij te maken. Indien dit verduidelijkt wordt door de wijzigingen die in artikel 3 hieronder voorgesteld worden, is artikel 2.70 overbodig. Deze opmerking past in het kader van het streven naar eenenvoudigere en duidelijker wegecode.

Artikel 3

Dit artikel wil artikel 9 m.b.t. de plaats van de bestuurders op de openbare weg aanvullen met een extra bepaling:

"9.8. In geval van filevorming vormen bestuurders een reddingsstrook als bedoeld in artikel 2:70:

1° wanneer de openbare weg een rijbaan omvat die bestaat uit twee rijstroken begeven de bestuurders op de linker rijstrook zich uiterst links en de bestuurders op de rechter rijstrook zich uiterst rechts zodat tussen hen een reddingsstrook ontstaat.

zich uiterst rechts zodat tussen hen een reddingsstrook ontstaat,
2° wanneer de openbare weg een rijbaan omvat die bestaat uit meer dan twee rijstroken
begeven de bestuurders op de linkerrijstrook zich uiterst links en begeven de bestuurders op
de andere rijstroken zich naar rechts zodat naast de linkerrijstrook een reddingsstrook
ontstaat.”

Met deze bepaling wil men het te stellen gedrag bij het naderen van een prioritair voertuig verduidelijken. Zoals in artikel 2 reeds aangehaald, is het logisch om deze aanvulling bij artikel 38 op te nemen, waardoor dit extra artikel overbodig wordt. Dit in het kader van het streven naar een duidelijke en vooral eenvoudigere wegcode.

Digitized by srujanika@gmail.com

Dit artikel kan bovendien verder vereenvoudigd worden door de aanvulling van art. 38 van de wegcode te beperken tot:

"Om de doorgang vrij te maken moeten bestuurders op de meest linkse rijstrook zo ver als mogelijk naar links uitwijken en de bestuurders op de ernaast gelegen rijstrook of rijstroken zo ver als mogelijk naar rechts."

Op die manier komt men ook tegemoet aan het opzet: een reddingsstrook wordt gecreëerd tussen de meest links gelegen rijstrook en de rijstrook ernaast, ongeacht het aantal rijstroken.

Artikel 4

Het laatste artikel bepaalt dat de voorgestelde bepaling kan opgeheven, gewijzigd of vervangen worden bij KB.

Geen opmerkingen.

D. ARTIKELSGEWIJZE BESPPNGWETSVOORSTEL M.BET. DOORSTROMING VAN PRIORITYRE VOERTUIGEN

Artikel 1

Dit artikel regelt het toepassingsgebied van het besluit.

Geen opmerkingen

Artikel 2

Artikel 2 voegt in bovenvermeld besluit in art.37 m.b.t. de prioritaire voertuigen een art.37.5 in:

"De bepalingen van artikelen 9.3(plaats op de rijbaan), 12bis(ritsen), 16.3(verplichting links inhalen) 17.2.6(inhaalverbod bij regenweer voor voertuigen betrekend voor het vervoer van zaken met een MTM+7,5t.)18(afstand tussen voertuigen) 21.3 (gebruik twee rechtsgelegen rijstroken op autosnelweg (+3,5 ton MTM)) 72.2(overschrijden doorlopende witte lijn), 72.3 (overschrijden onderbroken streep) 77.1(voorsorteerstroken) en 77.4(verkeersgeleiders en verdrijvingsvakken) gelden niet voor bestuurders van een prioritair voertuig voor zover hun opdracht het rechtvaardigt."

De lijst van prioritaire voertuigen is echter niet gelimiteerd tot een politievoertuig, een ambulance en een brandweerwagenzoals vermeld in de toelichting bij het wetsvoorstel

Art. 37.1 van de wegcode bepaalt dat prioritaire voertuigen uitgerust zijn één of meerder blauwe knipperlichten en een speciaal geluidstoestel.

Art. 28 van het technisch reglement somtde voertuigen op dewelke mogen uitgerust worden met één of meerdere blauwe knipperlichten:

de voertuigen van de politiediensten, de niet gebanaliseerde voertuigen van de dienst wegcontrole van het Bestuur van Vervoer te Land, de niet gebanaliseerde voertuigen van de Administratie der Douane en Accijnzen aangeduid door de Minister van Financiën, de niet gebanaliseerde voertuigen van de militaire politie en van de diensten voor het ophalen en vernietigen van explosieven aangeduid door de Minister van Landsverdediging, de voertuigen van de Federale Overheidsdienst van Justitie bestemd voor het vervoer van gedetineerden en voor het Openbaar Ministerie, het dienstvoertuig van de provinciegouverneurs, de herkenbare voertuigen van de inspectiediensten van de gewesten en van de maatschappijen voor openbaar vervoer belast met wegcontrole, de ambulances, de voertuigen voor dringende medische interventie van de dienst100, de brandweervoertuigen, de voertuigen van de Civiele Bescherming, de voertuigen voor hulpverlening van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de voertuigen voor hulpverlening bij ernstig incident veroorzaakt door water, gas, elektriciteit of radioactieve stoffen.

//////////

Daarnaast beschikt de Minister van Verkeerswezen in de mogelijkheid om aanvragen van organisaties te bekijken en te aanvaarden waardoor ook deze prioritaire voertuigen kunnen inzetten. Een voorbeeld hiervan is het vervoer van transplantatieorganen van privéfirma's of ziekenhuizen, op voorwaarde dat ze als zodanig erkend zijn door de FOD Volksgezondheid. Soortgelijke lijst van voertuigen wordt vermeld in artikel 43, §2, 3° van het technische reglement voor de voertuigen die mogen voorzien worden van een 'speciale geluidshoorn'. De voorgestelde regeling veralgemenen voor alle prioritaire voertuigen lijkt niet echt aangewezen, maar ook voor de andere uitzonderingen op de wegcode voor prioritaire voertuigen (zie verder) wordt geen onderscheid gemaakt tussen de prioritaire voertuigen.

Het is ook niet altijd even duidelijk waarom een specifieke uitzondering wordt voorzien, bijv. m.b.t. art. 17.2.6: waarom een uitzondering op het inhaalverbod dat geldt "*bij neerslag, op de autosnelwegen autowegen en wegen met ten minste vier rijstroken met of zonder middenberm, voor bestuurders van voertuigen en slepen bestemd voor het vervoer van zaken met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton.*"? Zijn er dergelijke voertuigen die ingezet worden voor een prioritaire opdracht?

De indieners van het wetsvoorstel maken de verkeersregeling erbovenbieden niet eenvoudiger op. Vandaag zijn er al een aantal uitzonderingen voorzien voor prioritaire voertuigen, zoals:

- Art.37.4."Wanneer het verkeer door verkeerslichten wordt geregeld mag het prioritaire voertuig dat het speciaal geluidstoestel gebruikt, het rood licht voorbijrijden na te hebben gestopt en op voorwaarde dat zulks geen gevaar voor de andere weggebruikers oplevert."
 - Art.59.13."De bepalingen van artikel 11(snelheidsbeperkingen) en artikel 22quater (zone 30) gelden niet voor de voertuigen gebruikt door bevoegde personen noch voor prioritaire voertuigen wanneer een dringende opdracht het rechtvaardigt. In die gevallen moeten de bestuurders van deze voertuigen evenmin de snelheidsbeperking opgelegd door het verkeersbord C43, in voorkomend geval met zonale geldigheid conform artikel 65.5, in acht nemen."
 - Art.59.14."De bepalingen van artikelen 40bis(gedrag tegenover groepen kinderen, schoolkinderen, personen met een handicap en bejaarden), 41(Gedrag tegenover militaire kolonnen, stoeten, groepen voetgangers, processies, culturele, sportieve en toeristische evenementen, wielerwedstrijden, niet-gemotoriseerde sportwedstrijden of -competities, groepen fietsers, groepen motorfietsers, groepen ruiters en werfopzichters op de openbare weg) gelden niet voor de prioritaire voertuigen wanneer hun dringende opdracht het rechtvaardigt."

Toevoeging van nog een aantal uitzonderingen in het nieuwe art.3vez⁶hoogt de complexiteit en de leesbaarheid van de wetscode. Dit lijkt niet wenselijk.

In het ontwerp van nieuwe wegcode wordt deze complexiteit aangepakt door in eenzelfde artikel vast te leggen dat de bestuurder van een prioritair voertuig dat een ~~pri~~aire opdracht uitvoert het reglement niet moet naleven met uitzondering van een (beperkt) aantal specifieke artikelen. Dit is een overzichtelijker manier om deze problematiek aan te pakken.

De indieners van het wetsvoorstel lijken in eerste instantie de zgn. "reddingstrook" te willen introduceren in de wegcode zoals toegelicht in de samenvatting en de toelichting horende bij het wetsvoorstel. Daartoe volstaat het weliswaar niet om enkel de 'mogelijkheden' te bepalen voor bestuurders van prioritaire voertuigen bij het uitvoeren van een dringende opdracht. Er moet ook nog vastgelegd worden hoe andere weggebruikers zich moeten gedragen.

In het ontwerp van nieuwewegcodeis dit opgenomen als volgt:

"Bij het naderen van een prioritair voertuig dat gebruikmaakt van de blauwe knipperlichten en het speciaal geluidstoestel, moet elke weggebruiker onmiddellijk de doorgang vrijmaken, voorrang verlenen en zo nodig stoppen. Om de doorgang vrij te maken op openbare wegen zonder pechstrook moeten bestuurders op de neest linkse rijstrook zo ver als mogelijk naar

links uitwijken en de bestuurders op de ernaast gelegen rijstrook zo ver als mogelijk naar rechts."

Deze bepaling is duidelijk:

- Het verwijst naar het prioritair voertuig dat gebruik maakt van de blauwe knipperlichten en het speciaal geluidstoestel (en dus per definitie een dringende opdracht uitvoert);
- Het verduidelijkt dat het gaat om de situatie tussen de meest linkse rijstrook en de ernaast gelegen rijstrook.

Het voorstel van wetswijziging gaat echter niet in op het gedrag van de andere weggebruikers. Hieraan wordt echter wel tegemoet gekomen door het wetsvoorstel m.b.t. de invoering van een reddingstrook. In dit opzicht zijn beide wetsvoorstellen bijgevolg oshmakelijk met elkaar verbonden.

Artikel 3

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van de wet.

Geen opmerkingen.

Artikel 4

Het laatste artikel bepaalt dat de voorgestelde bepaling kan opgeheven, aangevuld, gewijzigd of vervangen worden bij KB.

Geen opmerkingen.

3. VOORSTEL VAN ADVIES

Voorgesteld wordt positief advies te verlenen voor de gezamenlijke invoering van de wetsvoorstellen tot wijziging van het koninklijk besluit van 1.12.1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wat de invoering van een reddingstrook betreft en wat de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft. Voor beide wetsvoorstellen wordt evenwel voorgesteld om de betrachtingen van het wetsvoorstel op een eenvoudigere manier in te voeren.

Indien het wetsvoorstel m.b.t. de invoering van de reddingstrook niet wordt ingevoerd, wordt negatief advies verleend voor het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1.12.1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wat de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft gezien er niets vastgelegd wordt over de manier waarop andere weggebruikers zich moeten gedragen bij de nadering van een prioritair wegvoertuig op de zogenaamde 'reddingstrook'.

//////////

Pagina 5 van 5



City Atrium
Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles
Locker: 8B21

Numéro d'entreprise : 0 308 357 852

Bruxelles, le 05-11-2019

Votre message du :	Vos références :	Nos références :	Annexe(s) :
29-10-2019	e-mail : CL\Propositions prioritaires - avis		1

Objet: avis concernant la proposition de loi n° 55-589 modifiant, en ce qui concerne la circulation des véhicules prioritaires, l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique

1. But de la proposition de loi

La proposition de loi prévoit d'assortir le Code de la route d'un certain nombre d'exceptions pour les véhicules prioritaires, en particulier en ce qui concerne la position sur la voie publique, pour leur offrir la possibilité de circuler également entre les bandes de circulation.

2. Contexte

Lorsque la nature de leur mission le requiert, les conducteurs de véhicules prioritaires ont certes le droit de circuler sur la bande d'arrêt d'urgence, mais ils ne peuvent pas, par exemple, circuler entre la deuxième et la troisième bande de circulation en cas d'embouteillage sur l'autoroute. En pratique, les infractions de roulage de ce type commises par les membres des services de secours sont aussi effectivement sanctionnées. Cette proposition vise à dispenser les services de secours du respect de certaines dispositions spécifiques du Code de la route lorsque leur mission le justifie.

3. Point de vue de l'administration

3.1. Sur le principe

Le SPF M&T déplore qu'une modification d'arrêté royal en tant que telle soit formulée dans une proposition de loi. L'administration demande au Parlement d'envisager de soumettre au vote une résolution sur cette question, qui mandaterait le ministre de la Mobilité de modifier le Code de la route dans le respect de la forme et de la sécurité juridique.

3.2. Sur le timing

Certes, cette modification pourrait rendre les choses plus claires pour les conducteurs de véhicules prioritaires et pourrait aussi aider les instances de contrôle. Ce n'est pas pour autant que cet amendement doit être adopté dans l'urgence et qu'il n'est pas possible d'attendre la fin des travaux qui se déroulent dans le cadre de la révision du Code de la route. Le SPF M&T plaide donc pour que cette modification soit maintenue dans le projet de révision du Code de la route.

Les auteurs de la proposition de loi font état de conducteurs de véhicules prioritaires qui auraient été condamnés pour avoir circulé entre les bandes de circulation. Reste cependant à savoir si ces personnes ont été condamnées pour le fait d'avoir circulé entre les bandes de circulation ou pour une conduite imprudente entre les bandes de circulation. Le SPF M&T présume que cela doit plutôt être pour la deuxième raison dans la mesure où, si une file empêche un véhicule prioritaire de rouler sur la bande de circulation située la plus à gauche, celui-ci n'a d'autre solution que de circuler entre les bandes de circulation pour rejoindre à temps le lieu de l'accident (= force majeure).

3.3. Sur la forme

- a) Toute modification du Code de la route est une matière qui requiert l'association des gouvernements régionaux (article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles).
- b) Etant donné que le Code de la route est un arrêté d'exécution, toute intervention du législateur crée une insécurité juridique. Il est recommandé de demander par voie de résolution au ministre compétent d'entreprendre les démarches nécessaires.

3.4. Sur le fond

La proposition de loi énumère un certain nombre d'articles qui ne trouvent pas à s'appliquer aux véhicules prioritaires lorsque leur mission le justifie. Cela part d'une intention louable, à savoir clarifier ce qui est permis et ce qui ne l'est pas pour les conducteurs de véhicules prioritaires. Cependant, un certain nombre de considérations s'imposent :

- la liste des articles qui ne trouveraient plus à s'appliquer aux véhicules prioritaires effectuant une mission d'urgence est trop restreinte. En effet, resteraient ainsi applicables, par exemple les limites de vitesse ainsi que les règles relatives à l'exécution de manœuvres, etc. ;
- l'énumération des exceptions à l'article 37.5 semble à première vue logique, mais le problème est que l'article 59 mentionne aussi déjà quelques exceptions. Prévoir des exceptions pour les véhicules prioritaires dans deux articles différents rend les choses un peu confuses.

Le projet de révision du Code de la route prévoit que les véhicules prioritaires effectuant une mission prioritaire ne sont pas tenus de respecter le code de la route, à l'exception d'un certain nombre d'articles qui demeurent applicables (notamment l'interdiction de stationner sur un passage à niveau, le respect des injonctions, etc.). Cela semble être une meilleure option que d'énumérer les articles qui ne trouvent plus à s'appliquer.

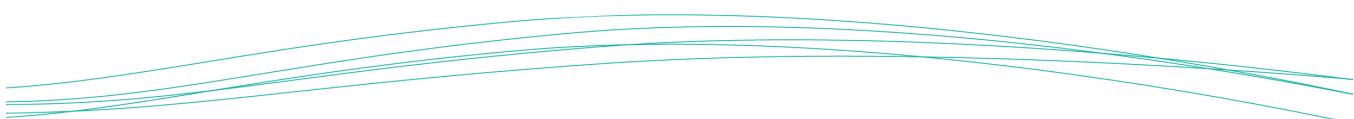
Par ailleurs, le projet de révision du Code de la route met fin aux exceptions pour véhicules prioritaires à l'article 59. Tout ce qui a trait aux véhicules prioritaires est rassemblé dans un seul article, en l'occurrence l'article portant sur les véhicules prioritaires. Cela clarifie les choses et crée d'office aussi une sécurité juridique.

Page 3 / 3

4. Conclusion

La proposition de loi tente d'apporter une réponse à une demande pertinente, sauf qu'il convient d'observer qu'il existe de meilleures options. Cette question est notamment réglée de façon plus logique et plus cohérente dans le projet de révision de Code de la route. Il est dès lors recommandé, soit d'emprunter la solution prévue dans ce projet, soit de faire preuve d'un peu de patience et d'attendre que le projet de révision du Code de la route soit finalisé. Pour éviter des problèmes de sécurité juridique, il semble de toute façon recommandé de demander par voie de résolution au ministre de la Mobilité de prendre une initiative afin de clarifier la situation des véhicules prioritaires effectuant une mission d'urgence.

Karel Hofman
Conseiller



www.mobilit.belgium.be





Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer

City Atrium
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel
Locker: 8B21

Ondernemingsnummer: 0 308 357 852

Brussel, 5/11/2019

Uw bericht van:	Uw kenmerk:	Ons kenmerk:	Bijlage(n):
29/10/2019	e-mail : CL\Propositions prioritaires - avis		1

Betreft: advies op het wetsvoorstel 55-589 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 de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft.

1. Doel van het wetsvoorstel

Het wetsvoorstel voorziet een aantal uitzonderingen op de wegcode voor wat betreft prioritaire voertuigen. In het bijzonder voor wat betreft de plaats op de openbare weg, om ze de mogelijkheid te geven om ook tussen de rijstroken te rijden.

2. Context

Bestuurders van prioritaire voertuigen mogen indien de aard van hun opdracht dit vereist wel op de pechstrook rijden, maar bijvoorbeeld niet bij filevorming op autosnelwegen tussen de tweede en de derde rijstrook rijden. Verkeersovertredingen door hulpdiensten op dat vlak worden in de praktijk ook effectief bestraft. Met dit voorstel worden hulpdiensten vrijgesteld van de naleving van een aantal welbepaalde bepalingen van de Wegcode voor zover hun opdracht het rechtvaardigt.

3. Zienswijze van de administratie

3.1. Wat betreft het principe

De FOD M&T betreurt dat een wijziging van een Koninklijk Besluit als dusdanig in een wetsontwerp is opgenomen. De administratie verzoekt het Parlement te overwegen een resolutie over deze kwestie ter stemming te brengen, die de minister van Mobiliteit een mandaat zou geven om de verkeerswetgeving te wijzigen op een manier die de vorm en de rechtszekerheid respecteert.

3.2. Wat betreft de timing

Het klopt dat deze wijziging meer duidelijkheid zou kunnen verschaffen aan de bestuurders van prioritaire voertuigen alsook de handhavingsinstanties zou kunnen helpen. Dit betekent echter niet dat

www.mobilit.belgium.be



Pagina 2 / 3

dit amendement met spoed moet worden aangenomen en dat er niet kan gewacht worden tot op het einde van de werkzaamheden in het kader van de herziening van het verkeersreglement. De FOD M&T pleit er dan ook voor om deze wijziging te handhaven in het ontwerp tot herziening van de wegcode.

De auteurs van het wetsvoorstel maken gewag van bestuurders van prioritaire voertuigen die veroordeeld zouden zijn voor het rijden tussen de rijstroken. Het is echter onduidelijk of deze personen veroordeeld zijn voor het rijden tussen de rijstroken op zich of eerder voor het onvoorzichtig rijden tussen de rijstroken. De FOD M&T vermoedt dat het eerder het tweede zal zijn. Immers, indien een prioritair voertuig niet op de meest linkse rijstrook kan rijden ingeval van een file, kan het niet anders dan tussen de rijstroken rijden om tijdig de plaats van het ongeval te bereiken (= overmacht).

3.3. Wat de vorm betreft

a) Elke wijziging van de wegcode is een aangelegenheid waarvoor de betrokkenheid van de gewestelijke regeringen vereist is (art. 6, § 4, 3°, BWHI).

b) Aangezien de wegcode een uitvoeringsbesluit is, creëert elke tussenkomst van de wetgever rechtsonzekerheid. Het is aangewezen via een resolutie aan de bevoegde minister te vragen de nodige stappen te ondernemen.

3.4. Wat de inhoud betreft

Het wetsvoorstel somt een aantal artikelen op die niet van toepassing zijn voor prioritaire voertuigen wanneer hun opdracht het rechtvaardigt. Het opzet, nl. duidelijk maken wat bestuurders van prioritaire voertuigen wel of niet mogen doen, is lovenswaardig. Echter, er moeten toch een aantal bedenkingen geuit worden:

- De lijst met artikelen die niet langer van toepassing zouden zijn op prioritaire voertuigen die een dringende opdracht uitvoeren is te beperkt. Zo blijven bv. de snelheidslimieten van toepassing, blijven de regels mbt het uitvoeren van manœuvres van toepassing, ...;
- Het opsommen in artikel 37.5 van de uitzonderingen lijkt op het eerste gezicht logisch maar het probleem is dat er in artikel 59 ook al een paar uitzonderingen zijn vermeld. Het geheel wordt enigszins onoverzichtelijk wanneer in twee verschillende artikelen voor prioritaire voertuigen uitzonderingen worden voorzien.

In het ontwerp tot herziening van de wegcode werd voorzien dat prioritaire voertuigen die een prioritaire voertuigen uitvoeren, het verkeersreglement niet moeten naleven, met uitzondering van een aantal artikelen die van kracht blijven (o.a. parkeerverbod op overwegen, opvolgen bevelen,...). Dit lijkt een betere optie dan het opsommen van de artikelen die niet langer van toepassing zijn.

Daarnaast wordt in het ontwerp tot herziening van de wegcode komaf gemaakt met de uitzonderingen voor prioritaire voertuigen in artikel 59. Alles met betrekking tot de prioritaire voertuigen staat gebundeld in één artikel, nl. het artikel over prioritaire voertuigen. Dat verduidelijkt de zaken en creëert meteen ook rechtszekerheid.

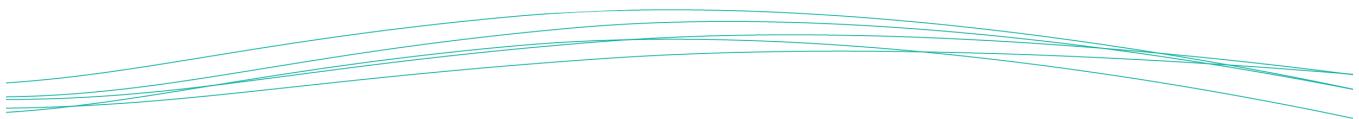
4. Conclusie

Het wetsvoorstel tracht tegemoet te komen aan een pertinente vraag, alleen moet worden opgemerkt dat er betere opties zijn. Zo wordt dit in het ontwerp tot herziening van het verkeersreglement op een meer logische en coherente manier geregeld. Het is dan ook aangewezen om ofwel de in dat ontwerp voorziene oplossing over te nemen of nog wat geduld te oefenen en te wachten op het finaliseren van

Pagina 3 / 3

het ontwerp tot herziening van de wegcode. Om problemen mbt de rechtszekerheid te vermijden lijkt het sowieso aangewezen om via een resolutie aan de Minister van Mobiliteit te vragen een initiatief te nemen om de situatie van prioritaire voertuigen met een dringende opdracht uit te klaren.

Karel Hofman
Adviseur



www.mobilit.belgium.be



From: Van Belleghem Tim <tim.vanbelleghem@ibz.fgov.be>
Sent: Monday, December 16, 2019 3:53 PM
To: David MODRZEWSKI <David.MODRZEWSKI@lachambre.be>
Subject: RE: 20191107Advies minister prioritaire voertuigen



Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur

A l'attention de M. Jean-Marc Delizée
 Président de la Commission Mobilité,
 Entreprises publiques et Institutions
 fédérales
 Place de la Nation 2
 1000 BRUXELLES

Votre personne de contact	T	Vos références	Annexe(s)
Raf Truyens	02 504 85 58		
E-mail raf.truyens@ibz.fgov.be	F 02 502 44 30	Nos références	Bruxelles

Objet : **Proposition de loi du 26 septembre 2019 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 passage de véhicules prioritaires**

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire part de l'avis suivant à l'intention de la Commission Mobilité, Entreprises publiques et Institutions fédérales, concernant la proposition de loi susmentionnée (DOC 55 0589/001).

Ladite proposition de loi part du principe que les services prioritaires devraient être autorisés à circuler sur la bande d'arrêt d'urgence uniquement et que les services de secours et leurs collaborateurs pourraient être tenus civilement et pénalement responsables lorsqu'ils circuleraient par exemple entre la deuxième et la troisième bande en cas d'embouteillage sur une autoroute.

Ce raisonnement pèche par la base. Bien qu'il n'existe actuellement aucune obligation pour les conducteurs de former un 'couloir de secours-motif à chevrons', les véhicules prioritaires peuvent – en cas de force majeure due à l'exécution d'une mission urgente – circuler n'importe où sur la voie publique. En d'autres mots, ils ne sont pas obligés d'emprunter la bande d'arrêt d'urgence si cela ne leur semble pas indiqué. Une condamnation judiciaire pour non-utilisation de la bande d'arrêt d'urgence par un véhicule prioritaire, me semble donc peu probable et aucun cas ne m'est connu.

Néanmoins, une clarification du Code de la route s'impose. Le Service publique fédéral Mobilité, qui prépare une révision plus large du Code de la route, prévoit, dans ce cadre, une disposition plus globale en ce qui concerne la place que les véhicules prioritaires peuvent occuper sur la voie publique. Elle prévoit en outre l'obligation pour les conducteurs de former un 'couloir de secours- motif à chevrons' à l'approche d'un véhicule prioritaire sur les routes dépourvues d'une bande d'arrêt d'urgence.

Je vous conseille dès lors d'attendre la révision du Code de la route. La proposition de loi est certes louable mais la liste des articles ne s'appliquant plus aux véhicules prioritaires en mission urgente, est trop restrictive. Par exemple, les limitations de vitesse ou les règles relatives à l'exécution de manœuvres, continuent de s'appliquer. L'énumération des exceptions à l'article 37.5 semble logique mais le tout devient source de confusion. L'article 59 prévoit également un certain nombre d'exceptions. Tout ce qui concerne les véhicules prioritaires devraient, du point de vue légistique, de préférence être regroupé en un seul article.

Je vous demande donc d'attendre le projet de révision du Code de la route, raison pour laquelle je rends un avis négatif.

Je vous prie d'agrérer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées,

Pieter DE CREM



Minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken

Aan de heer Jean-Marc Delizée
 Voorzitter van de Commissie Mobiliteit,
 Overheidsbedrijven en Federale
 Instellingen
 Natieplein 2
 1000 BRUSSEL

Uw contactpersoon	T	Uw referentie	Bijlage(n)
Raf Truyens	02 504 85 58		
E-mail raf.truyens@ibz.fgov.be	F 02 502 44 30	Onze referentie <i>B19 O - 0152</i>	Brussel 10 DEC. 2019

Betreft : **Wetsvoorstel van 26 september 2019 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 de doorstroming van prioritaire voertuigen betreft**

Mijnheer de Voorzitter,

Ik heb de eer u ten behoeve van de Commissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen volgend advies aan te reiken aangaande bovenvermeld wetsvoorstel (DOC 55 0589/001).

Dit wetsvoorstel vertrekt van de premissie dat de prioritaire diensten enkel zouden mogen rijden op de pechstrook en dat hulpdiensten en hun medewerkers strafrechtelijk en burgerrechtelijk aansprakelijk zouden kunnen gesteld worden wanneer zij bijvoorbeeld bij filevorming op autosnelwegen tussen de tweede en derde rijstrook zouden rijden.

Dit uitgangspunt is foutief. Op dit ogenblik bestaat er weliswaar geen verplichting voor bestuurders om een zogenaamde 'visgraatmotief-reddingsstrook' te vormen, maar prioritaire diensten mogen zich – bij overmacht door het uitoefenen van een dringende opdracht – om het even waar begeven op de openbare weg. Ze zijn met andere woorden niet verplicht om gebruik te maken van de pechstrook, als hen dat bijvoorbeeld niet aangewezen lijkt. Een rechterlijke veroordeling voor het niet-gebruiken van de pechstrook door een prioritair voertuig lijkt me dan ook onwaarschijnlijk, en is mij alleszins niet gekend.

Desalniettemin is een verduidelijking van de Wegcode aangewezen. De Federale Overheidsdienst Mobiliteit, die een bredere herziening van de Wegcode voorbereidt, voorziet in dit kader een meer omvattende bepaling voor wat betreft de plaats die prioritaire voertuigen kunnen innemen op de openbare weg. Daarenboven voorziet men ook de verplichting voor bestuurders om een 'visgraatmotief-reddingsstrook' te vormen bij het naderen van een achteropkomend prioritair voertuig op wegen zonder pechstrook.

Ik adviseer u dan ook graag om de herziening van de Wegcode af te wachten. Het wetsvoorstel is zeker lovenswaardig, maar de lijst met artikelen die niet langer van toepassing zijn op prioritaire

2/2

voertuigen die een dringende opdracht uitvoeren, is te beperkt. Zo blijven bijvoorbeeld snelheidslimieten van toepassing of blijven de regels met betrekking tot het uitvoeren van manoeuvres van toepassing. Het opsommen van de uitzonderingen in artikel 37.5 lijkt logisch, maar het geheel wordt onoverzichtelijk. Ook in artikel 59 zijn er immers enkele uitzonderingen vermeld. Op legistiek vlak zou alles met betrekking tot prioritaire voertuigen beter worden gebundeld in één artikel.

Derhalve vraag ik het ontwerp tot herziening van de Wegcode af te wachten, en adviseer ik negatief.

Met de meeste hoogachting,



Pieter DE CREM

netwerk brandweer

De brandweer in Vlaanderen



1

Aanleiding hervorming

Ramp van Gellingen

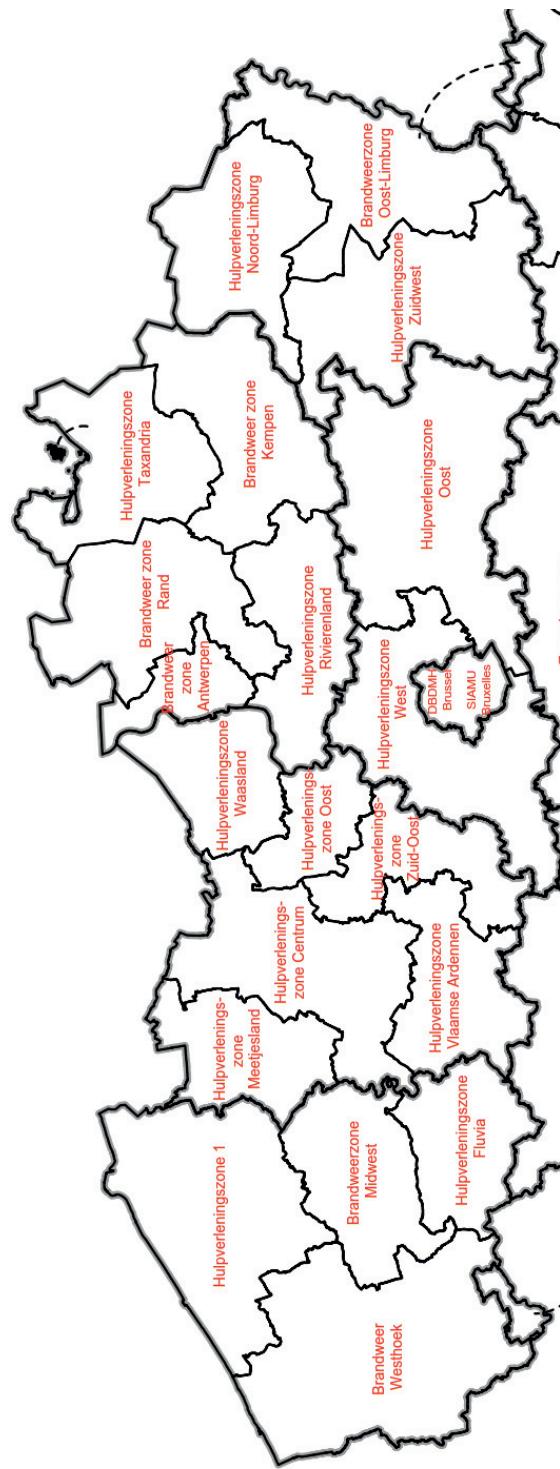
16 doden – 124 gewonden

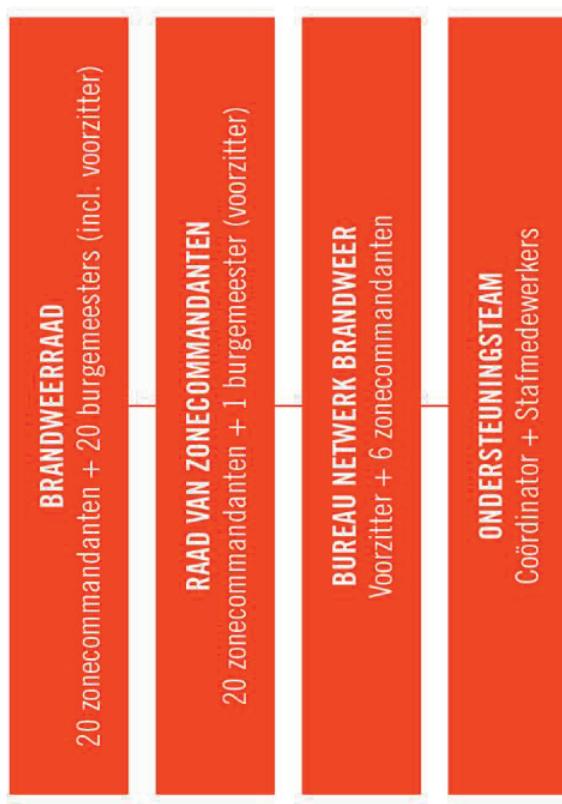


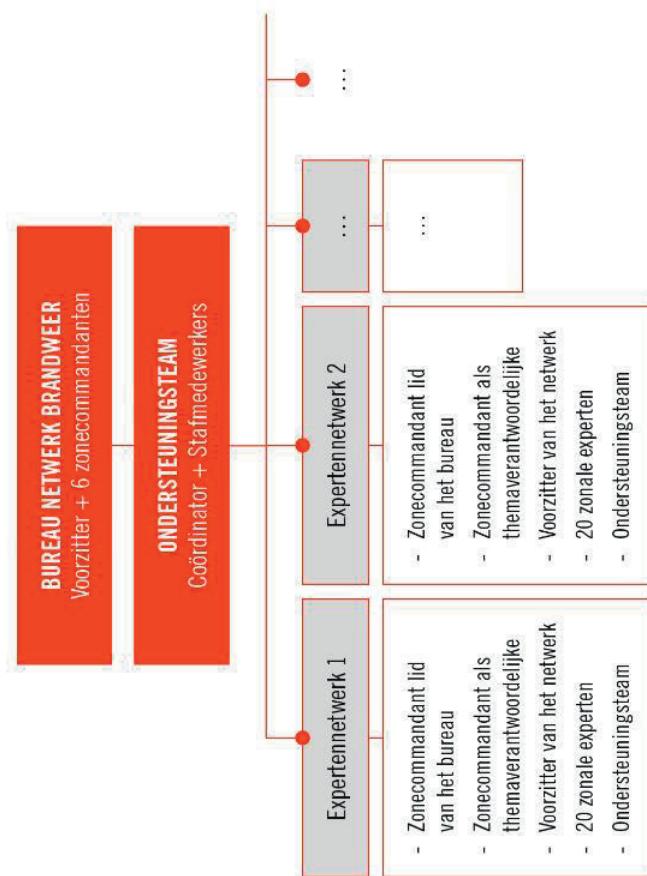
Voor 2015 – 165 gemeentelijke brandweerdiensten



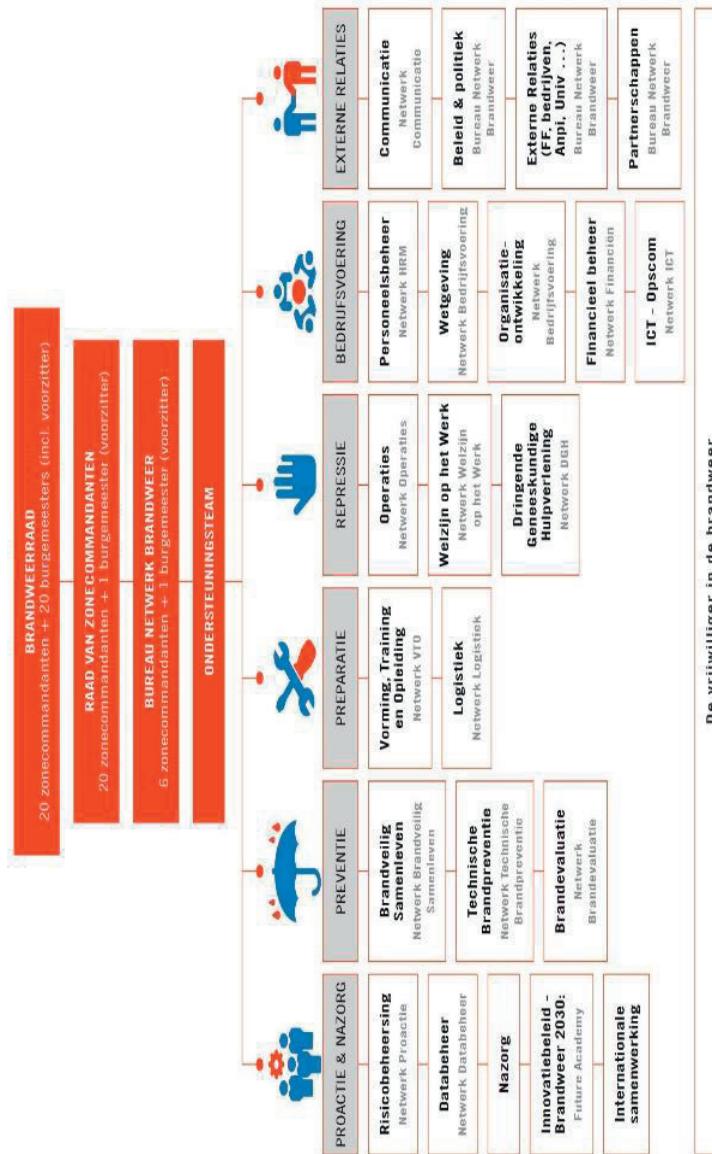
Na 2015 – 20 hulpverleningszones

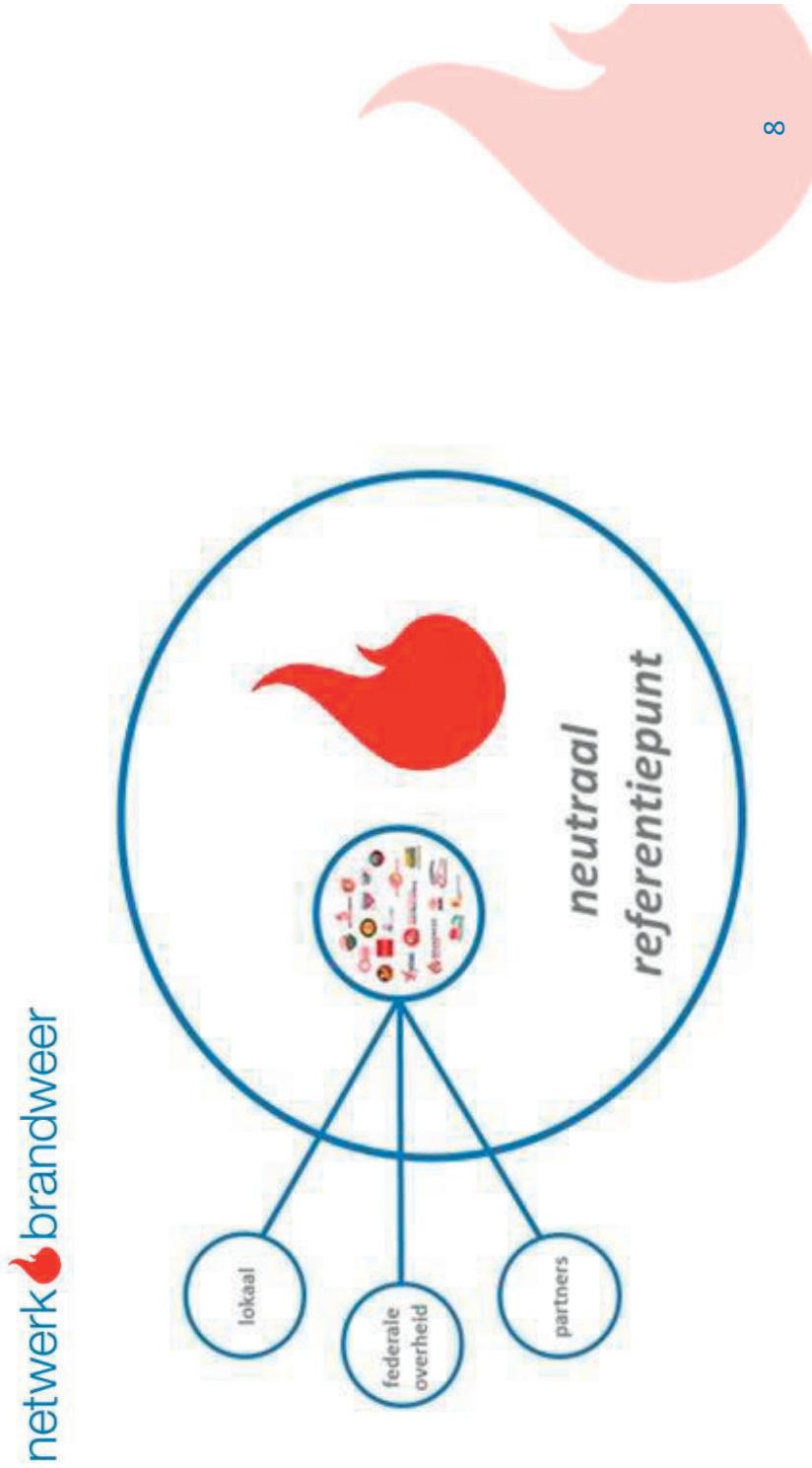






6





VERKEERSWETGEVING en hulpdiensten

- Hulpdiensten = méér dan alleen brandweer

- Van D1 tem D5 treden we multi- en zelfs al **transdisciplinair** op, dus in wetgeving de disciplines uit elkaar halen, maakt het geheel niet allen complex maar creëert ook een gevoel van onrechtaardigheid

- **De wegcode kan niet alle specifieke situaties regelen.** Bovendien betekent een toelating om een bepaalde actie te doen niet automatisch dat je **verantwoordelijkheid** daarmee verdwijnt. Maar je mag als hulpverlener wel op bescherming rekenen. Niet alleen op momenten dat het **NIET misloopt** !

9

Geschiedenis van “pechstrook-” problematiek !

- In 2013 oprichting “multidisciplinaire werkgroep” (dodelijke ongevallen en taak brandweer in signalisatie !) rond afstemmen “Vlaamse” procedures rond incidentenmanagement, waaruit bleek dat juridisch gesproken niemand over **pechstrook** mocht rijden (terwijl de wegpolitie dat zeker wel deed – en doet).
- **Politie** heeft gezorgd voor een “**bijsturing**”, waardoor er toestemming kwam om over **pechstrook** te rijden. MAAR, hierdoor is **onduidelijkheid** net groter geworden en gezien er oplossing in wetgeving is, kan deze bij afweging gebruikt worden.

10



KB 29 januari 2014 : bijsturing betreffende rijden op de pechstrook ...

Art. 4. Artikel 9.7 van hetzelfde besluit, ingevoerd bij het koninklijk besluit van 4 april 2003 en opgeheven bij het koninklijk besluit van 13 februari 2007, wordt hersteld als volgt:

"9.7. Het is verboden op de pechstrook te rijden behalve:

- 1° voor de prioritaire voertuigen die een dringende opdracht uitvoeren;
- 2° voor personen of diensten opgeroepen door het openbaar ministerie of door de federale of lokale politie, om zich bij sterk vertraagd of stilstaand verkeer naar de plaats van een incident langs of op de autosnelweg of autoweg te begeven;
- 3° voor takelwagens, om zich bij sterk vertraagd of stilstaand verkeer, naar de plaats van een incident langs of op de autosnelweg of autoweg te begeven.".

WEGCODE Art. 38



1 DECEMBER 1975. - Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.
[BS 09.12.1975]

Titel II: Regels voor het gebruik van de openbare weg

Artikel 38. Gedrag tegenover prioritaire voertuigen die het speciaal geluidstoestel gebruiken

Zodra het speciaal geluidstoestel het naderen van een prioritair voertuig aankondigt, moet elke weggebruiker onmiddellijk de doorgang vrijmaken en voorrang verlenen, zo nodig moet hij stoppen.



Wat is een dringende opdracht ?

Artikel 37.1 en 37.2 van de wegcode

- **Prioritair voertuig** (enkel voor diensten vermeld in KB 15-3-68)

= Blauw knipperlicht

= Uitgerust met speciaal geluidstoestel

- **Dringende opdracht :**

- Blauw knipperlicht is verplicht
- Geluidstoestel mag , maar moet niet (altijd)

- MAAR : wat is een dringende opdracht eigenlijk?

=> *Een duidelijke definitie nodig... !*

- **Voorstel** : Linken aan interventietypelijst van NC112 en/of ernst van incident

- **Rechtvaardiging door de aard van de opdracht !!!**



13



Welke diensten mogen prioritair rijden cf. KB 15-3-68 ?

- Zeer Lange lijst van diensten en voertuigen
 - update lijst aangewezen !
 - Welke koppeling met de opdracht ?
- Artikel 59.13 WC , brandweer is geen bevoegd persoon bij het aanrijden! De brandweer is enkel bevoegd op plaats incident EN als politie er NIET is !
- Wat met privé takeldiensten, FAST, ?

14

Juridische aspecten ...

- Er is een verschil tussen iets wat **verboden** is en iets wat **niet expliciet is toegelaten**, maar in **dringende omstandigheden** moet er **snel en pragmatisch** gehandeld kunnen worden.

Hulpverleners verdienen het beschermd te worden en vrijstellingen dienen voorzien te worden, maar zulks mag geen vrijeleide zijn om roekeloos te rijden.

- **Inschatting maken gebeurt op het moment zelf** wanneer dijkwijs niet alle informatie over het incident bekend is en dus niet achteraf !

15

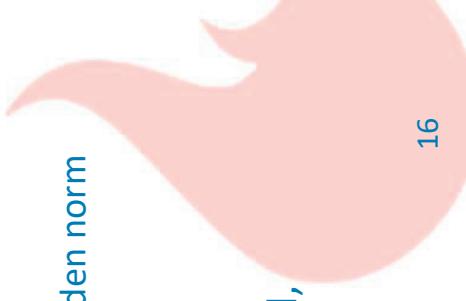
Rechtvaardigheidsgrond

- Per inbreuk te analyseren

- **Noodtoestand**

- Het beschermde belang moet van hogere orde zijn dan de overtreden norm
- Er was een dreigend of ernstig gevaar
- Er was geen andere oplossing voorhanden
- ... Algemene zorgvuldigheidsplicht

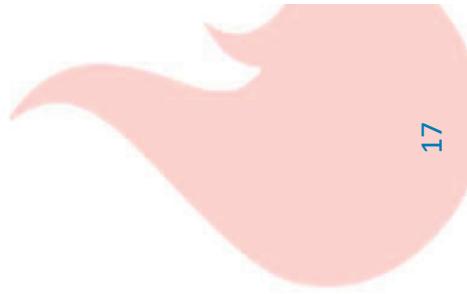
= **Veel subjectiviteit en weinig wettelijke definities** (Dringend, rechtvaardiging, noodtoestand, zorgvuldigheidsplicht,)

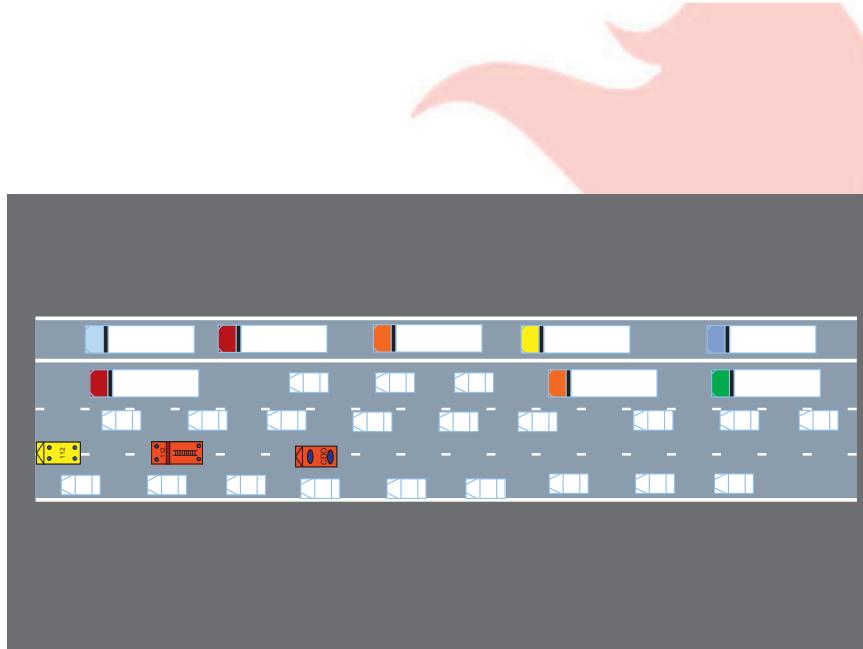


16

Opleiding D1 (nu alleen nog voor eigen veiligheid!).

- ... Volgende slides komen integraal uit lesteksten van de brandweer.





netwerk brandweer

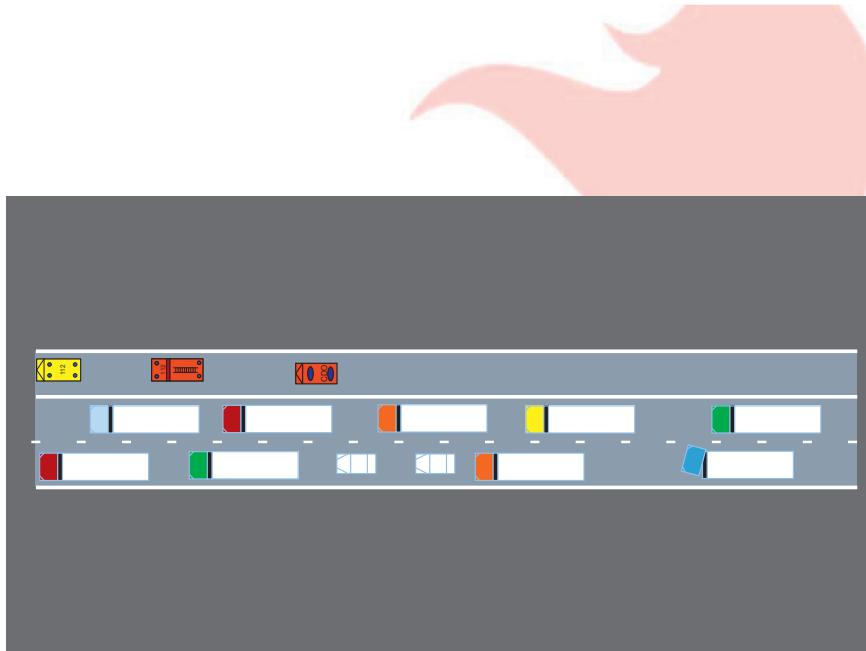
Spitsstrook

Kies voor de ruimte tussen de linkse rijstroken

- Marge langs beide kanten
- Overzicht op het verkeer
- Zichtbaarheid in het verkeer
- Communicatie met verkeer
- Automatisch gecontroleerde snelheid



© Sgt-Maj. Stefaan Vandervissen - Brandweer Zaventem



netwerk
brandweer

Situatie: 2 baanvakken met pechstrook

Is het gebruik van de pechstrook noodzakelijk ?

Op de pechstrook:

- Sinds 1 maart 2014 toegelaten

Opgepast voor:

- Aanwezigheid brokstukken
- Verstop achter zwaar verkeer
- Extra risico aan op- en afritten
- Soms onderbroken t.h.v. brug
- Slechte communicatie met verkeer
- Snelheid aanpassen !

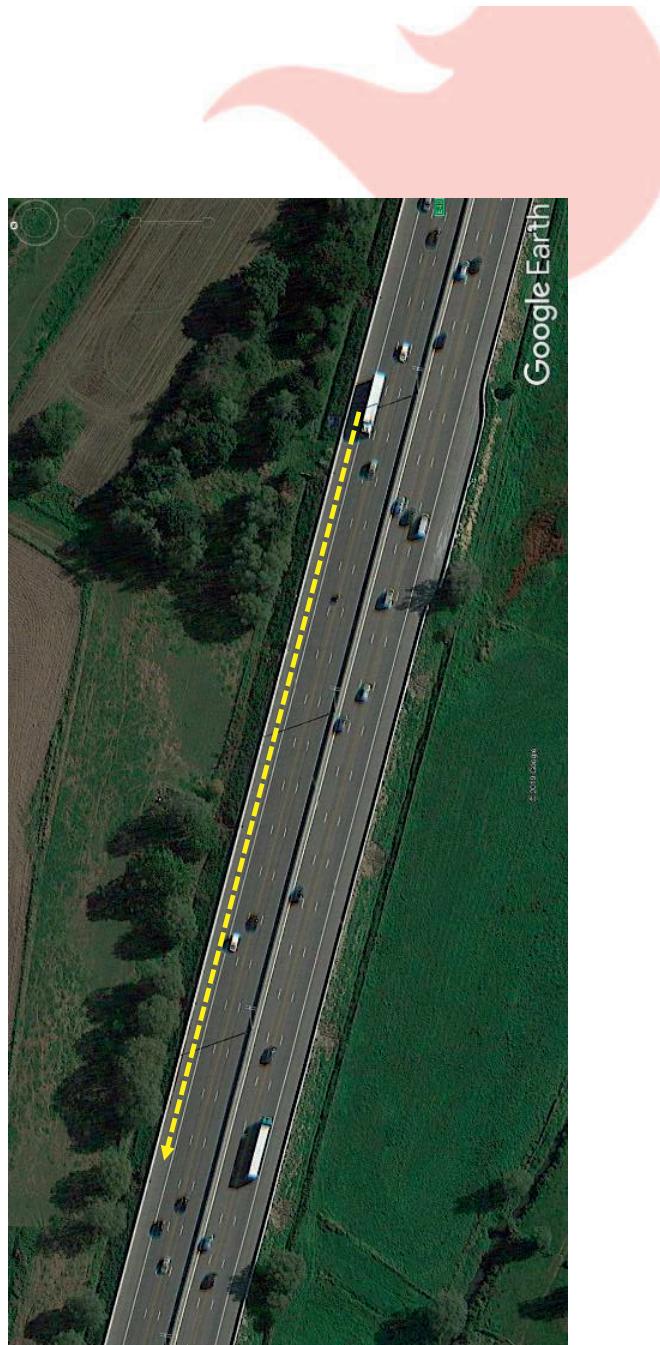


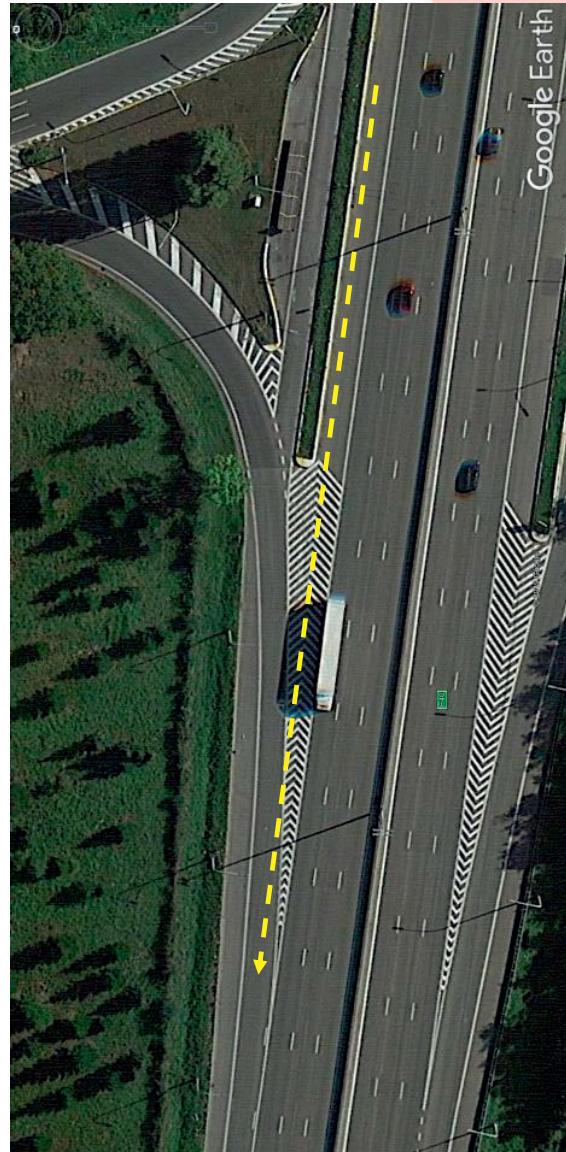
netwerk
brandweer

Situatie: 3 baanvakken en pechstrook

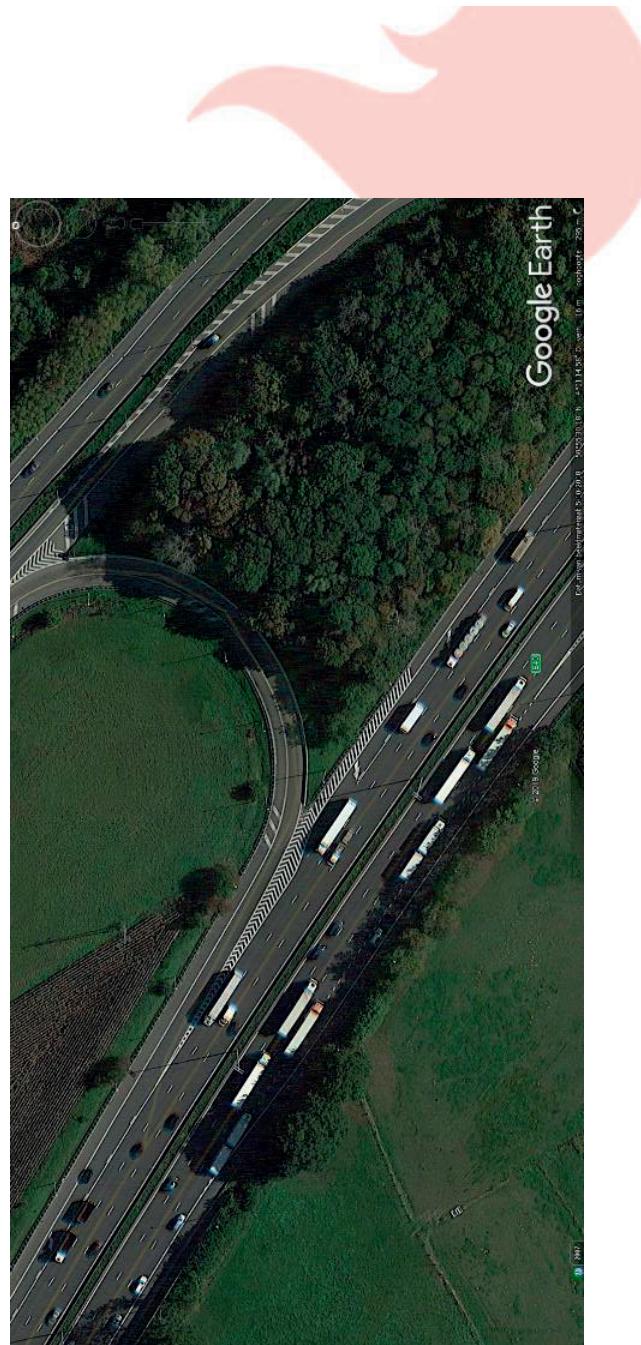
Wanneer de vertraging niet het gevolg is van een incident blijft u bij filegolven best tussen de meest linkse rijstroken.

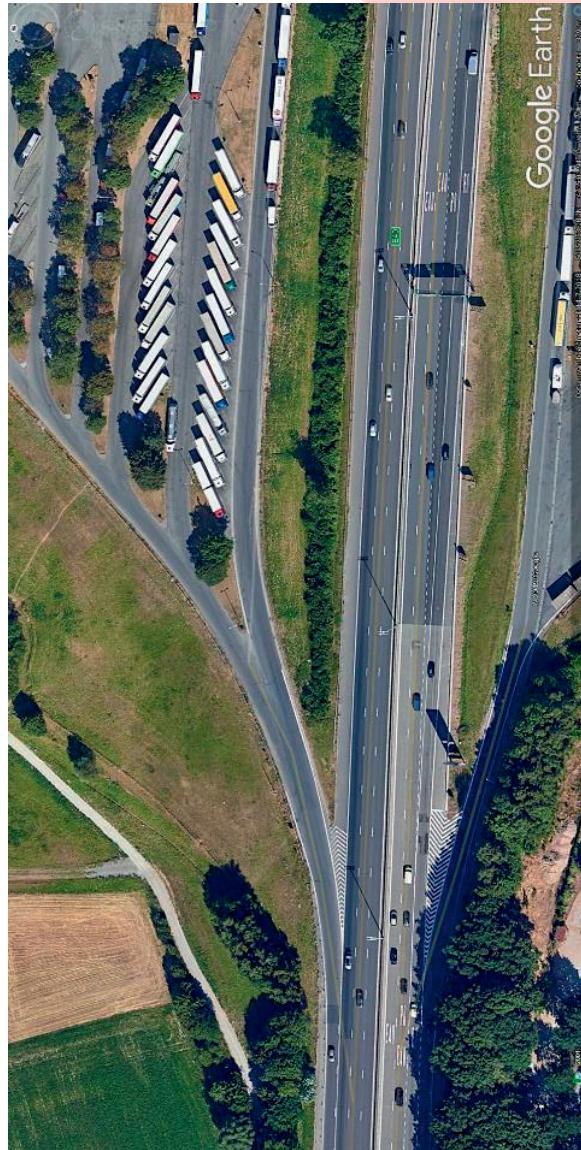
Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn tijdens een interhospitaaltransport.



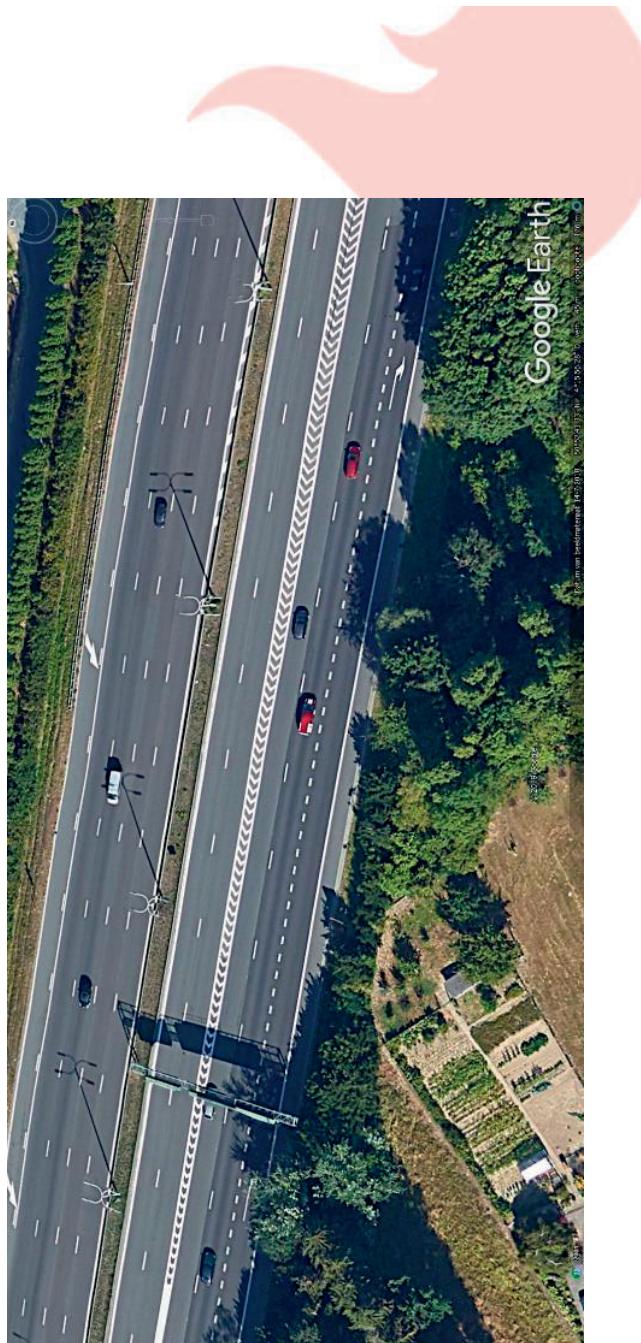


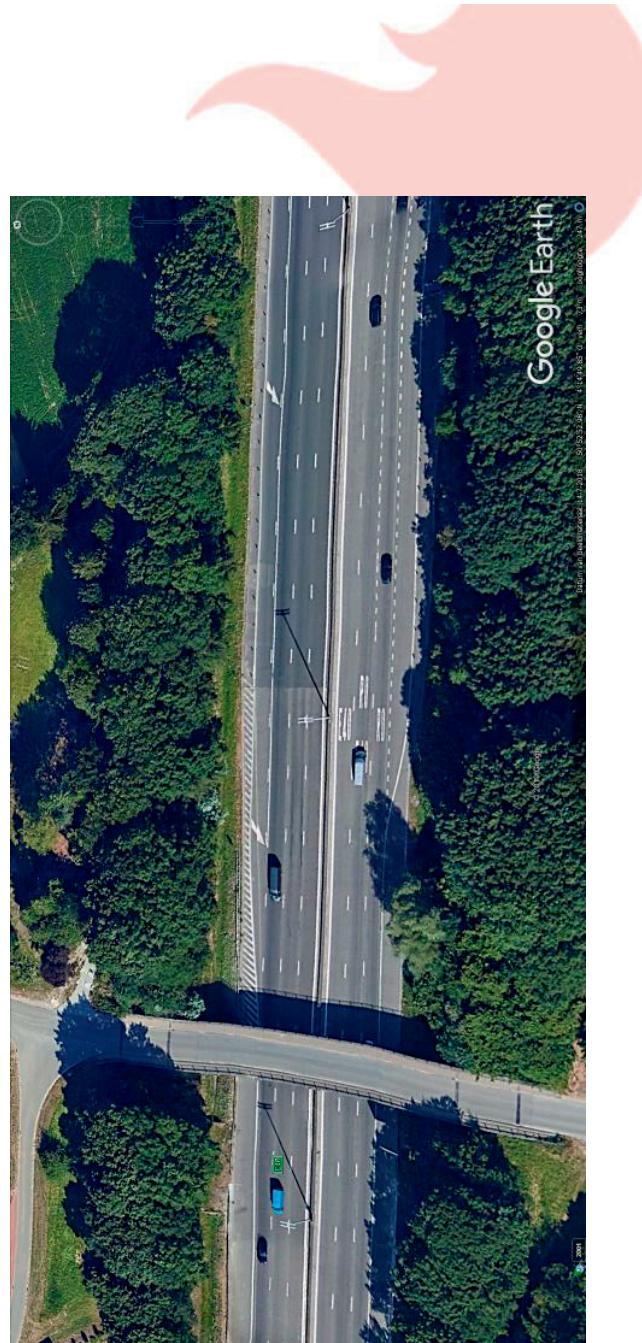
netwerk brandweer





netwerk brandweer

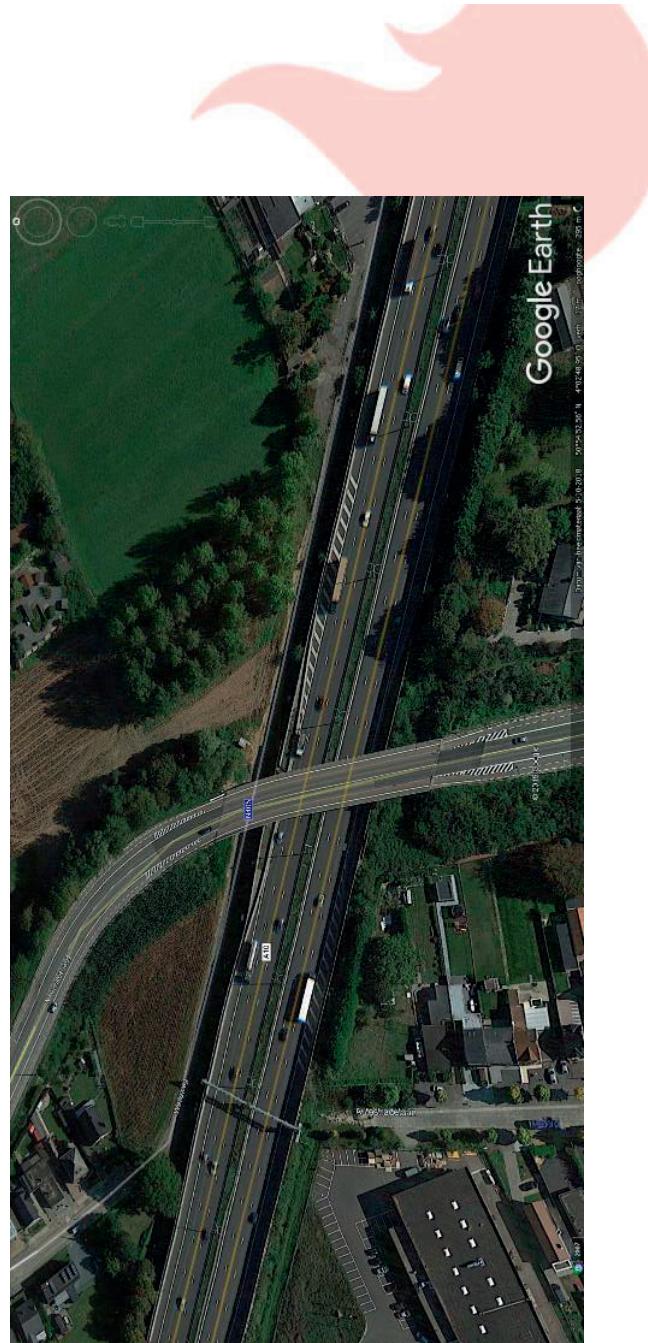




netwerk brandweer



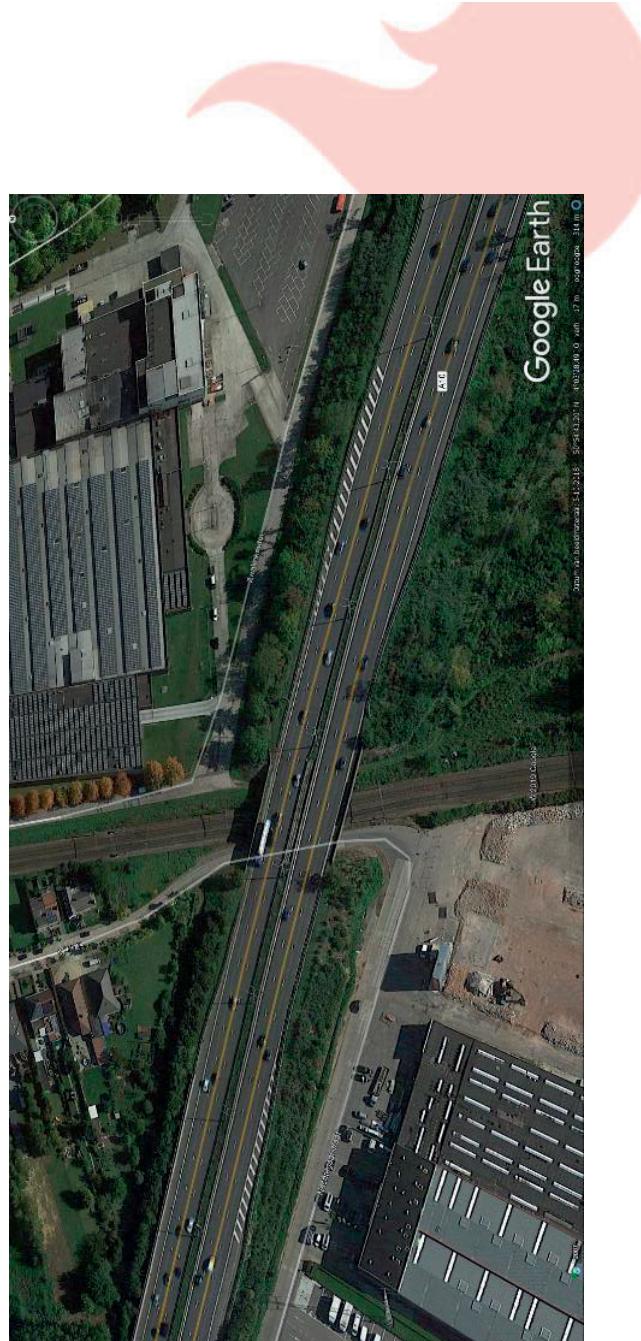
netwerk brandweer



netwerk brandweer



netwerk brandweer



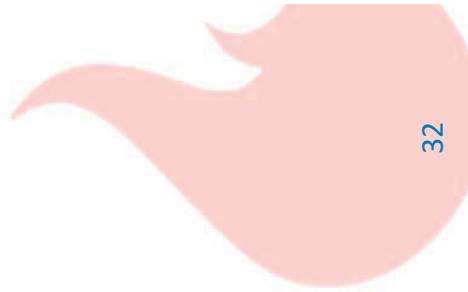
Gevaren van gebruik pechstrook

- Over pechstrook rijden lijkt soms snel **MAAR** brengt veel gevaren met zich mee (lekke banden, snelheidsverschil, ...). Soms kan het echter niet anders – daar moet ook rekening mee gehouden worden !
- **Verschillende mogelijkheden, afspraken en aanpak = verwarend voor de burger (studie VIAS)**
 - => Alle disciplines dezelfde manier van werken
 - => Hulpdiensten kunnen elkaar zelfs hinderen !
- **Momenteel geen oplossing mogelijk en zeker geen cultuur (vb Duitsland)**
 - ⇒ Sensibilisering is nodig

31



MAAR , er is meer



Rijgedrag van medewerkers met wacht aan huis

Dit traject valt niet binnen de richtlijn prioritair rijden maar binnen de regels van het normale wegverkeer. Ze vormen wel een ernstig risico in het totale interventieproces.

Sensibilisatie en opvolging van het rijgedrag van medewerkers is van belang, want hier bestaan dikwijls grote risico's:

1. *De omgeving weet niet dat de medewerker opgeroepen werd voor een dringende opdracht*
2. *Het voertuig waarin deze zich verplaatst is niet te onderscheiden van de voertuigen van andere weggebruikers*
3. *Een dringende opdracht vergt een efficiënte tussenkomst waarbij de medewerker op de juiste manier moet omgaan met de hieraan gekoppelde verwachtingen en risico's moet vermijden.*

➤ **Quid verantwoordelijkheid van de werkgever die de medewerker opgeroepen heeft?**



netwerk
brandweer

Vrijstelling gordeldracht

Artikel 35.2.1.3 van de wegcode:

- Maar opnieuw moeilijke interpretatie van wetgeving alsook de praktische uitvoerbaarheid wordt soms vergeten

- NOOT : voor eigen veiligheid is gordel dragen aangewezen



Campagne van BVV voor dragen van gordels

BVV

Rood licht

- Artikel 37.4 van de wegcode stelt:

- Prioritair voertuig
- Geluid aan
- Vooraf gestopt zijn
(dus aan witte streep !)

- *Zichtbaarheid ?*
- *Verwarrend !*

- **DRINGEND aanpassen !**



35

Rijbewijs en tonnage

- Ziekenwagens op 3,5 ton chassis is te krap in toegelaten gewicht, dus 4,5 ton chassis (maar dan rijbewijs C nodig).
=> Gevaarlijk rijden ⇔ dure oplossing ?

- Meer dan 3,5 ton

=> 2 meest rechtse rijstroken verplicht te gebruiken,
=> probleem op autosnelwegen met meer dan 3 rijstroken ...



36



Opzetten van een hindernis (artikel 7.3)

- Nu alleen toegestaan voor politie en douane
- Na dodelijk ongeval werd opleiding Brandweer helemaal bijgestuurd (en mooie procedure opgesteld), maar is er nu juridische afdekking voor wat D1 of D2 soms doet voor eigen veiligheid ?



38

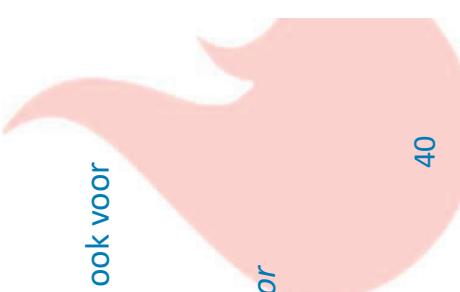
Blokrijden om verkeer te neutraliseren ?

- Wanneer: ongeval verderop weg
 - *Stop de race van het verkeer !*
- => D1 tem D4 bevoegdheid geven om blokrijden te starten om het verkeer te neutraliseren en voor te bereiden op verkeersbelemmeringen door een ongeval/incident
- Verkleinen risico's op ongevallen door eigen manoeuvres, minder bruusk, waardoor verkleinen kans op ongevallen stroomafwaarts

39

Nog meer problemen ...

- Snelheid in woonerven, woon- speelstraten, schoolstraten
- Fietsstraten en éénrichting
- Links dan wel rechts inhalen
- Inhaalverbod bij regenweer voor vrachtwagens
- Gebruik van bijzondere overrijdbare beddingen (busbanen en trambeddingen) ook voor hulpverleningsvoertuigen
- Gebruik dwarsverbindingen autostrades
- Overschrijden van witte lijnen
- SENSIBILISERING (studie VIAS: "6 op 10 wagens aflopen maand aan de kant voor prioritair voertuig, doch 25% ervan weet niet hoe")
- ...



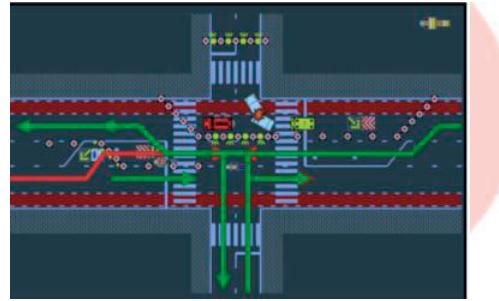
40

netwerk
brandweer

Multi-/Transdisciplinaire afspraken

Nieuwe methoden van prioritair rijgedrag en signalisatie worden de laatste jaren meer wetenschappelijk onderbouwd, nieuwe technologieën voorhanden en in ontwikkeling,

MAAR de integratie van deze inzichten in opleidingen en operaties gebeurt binnen de disciplines (en overheden) op verschillende snelheden! Een uniform traject dringt zich hierin op (de enige "juiste" boodschap overbrengen naar de weggebruiker).



Suggesies

- Naast het dringend algemeen (dus niet punctueel) **bijsturen van de wetgeving** pleiten we voor een **specifieke rijopleiding** voor hulpverleners die focus op verkeersinzicht en de verantwoordelijkheid van de bestuurder van het prioritaire voertuig.
- **Prioritair rijden is verantwoordelijkheid nemen!** Dit vergt een goede inschatting van de verkeerssituatie en dwingt de bestuurder voortdurend tot het maken van belangrijke keuzes.
- **MAAR**, zinloze uitzonderingen alsook complexe regels dienen zeker te verdwijnen.

42

Suggesies

- **Reddingstrook “invoeren” is zeker in het voordeel van de hulpverleners, maar is op zich alleen niet zaligmakend ...**

- Liever dit invoeren dan geen wijzigingen!
- Maar, graag aanpassing wegcode ten gronde en niet enkel punctueel
- Sensibilisering van weggebruikers is essentieel



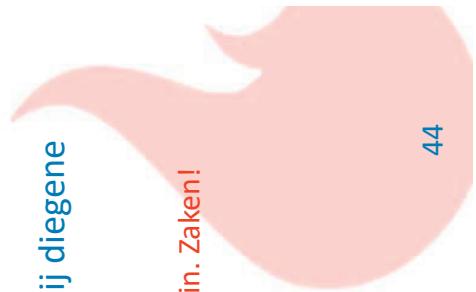
43

Suggesies

- Wetgeving en bevoegdheden:

⇒ Wie is de eigenaar van het probleem? Welke betrokkenheid is er bij diegene die het moet oplossen? Wie is er eigenlijk bevoegd voor wat?

! Zie ook aanbeveling rond problematiek van werkgroep signalisatie van FOD Bin. Zaken!



44

Conclusies

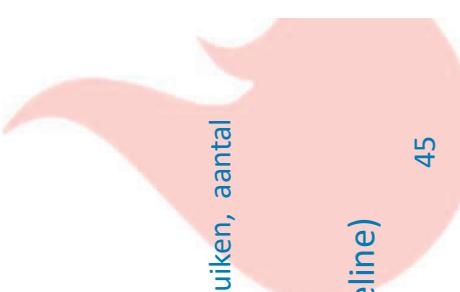
- MOMENTEEL heeft D1 en D2 alleen maar juridische mogelijkheid om op pechstrook te gebruiken en zeker niet tussen de rijstrook!

- “Bescherming” in wetgeving van alle hulpverleners is noodzakelijk!
- Regels “Begrijpbaar” en niet “Interpreteerbaar” maken aub!

- **Wetgeving en infrastructuur**

- Algemeen aanpassen van wetgeving aub, niet enkel punctueel!
- Multi- en zelfs transdisciplinair denken en samenwerken
- Aanpassen van infrastructuur (breedte van de wegen, road-trains, spitsstroken gebruiken, aantal rijbanen, technologie, ...) waar mogelijk *!/dagelijkse realiteit !/ Verkeersbord om reddingstrook te vormen (EUROPA !)*

- PRIO-codes gebruiken bij oproepen door NC112 (transparant en als guideline)

 45

Hoorzitting Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van de Kamer van volksvertegenwoordigers

woensdag 29 januari 2020

Belgambu

Agenda

- Belgambu
- Soorten ziekenwagens
- Uitgangspunten Belgambu
- Verkeerswet
- Suggesties

Belgambu

Belgambu, Belgische beroepsvereniging van ambulancediensten

- November 2013 opgericht
- Constructief actief:
 - Federaal niveau:
 - Nationale Raad Dringende Geneeskundige Hulpverlening
 - Federale Raad Paramedische Beroepen
 - Regionaal niveau:
 - Commissie niet-drangend liggend ziekenvervoer alsook werkgroep opleidingen (Vlaanderen)
 - Permanente overlegcommissie niet dringend patiëntenvervoer (Brussel)
 - Groupe de travail transport médico-sanitaire (Wallonië)
- Erkenning KB 28 juni 2019

FEDERALE OVERHEIDS Dienst WERKGELIGENHEID,
ARBEID EN SOCIAAL OVERLEG

[2019/203022]

28 JUNI 2019 — Koninklijk besluit tot erkenning van een vakorganisatie van werkgevers als representatief in de bedrijfstak van het patiëntenvervoer (I)

FILIP Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités, artikel 3, eerste lid, 3.

Gelet op het advies van de Nationale Arbeidsraad.

Op de voordracht van de Minister van Werk,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Wordt erkend als representatieve vakorganisatie van werkgevers in de bedrijfstak van het patiëntenvervoer:

Belgische beroepsvereniging van ambulancediensten.

Art. 2. De minister bevoegd voor Werk is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 28 juni 2019.

FILIP

Van Koningswege :
De Minister van Werk,
K. PEETERS

Belgambu

Belgambu, Belgische beroepsvereniging van ambulancediensten

- Enkele realisaties:
 - Staten-Generaal 'Duurzaam en kwaliteitsvol patiëntenvervoer in Vlaanderen (04-2016)
→ protocolakkoord minimale kwaliteitsnormen niet-drangend liggend patiëntenvervoer
 - Geconsolideerd advies federale gemengde werkgroep DGH (03-2017)
 - Decreet niet-drangend liggend patiëntenvervoer (Vlaanderen, 05-2018)
 - Economische analyse kostprijs niet-drangend **liggend** patiëntenvervoer, uitgevoerd door Möbius, in opdracht minister Vandeurzen → aanpassing tarieven (07-2018)
 - KB nieuw zorgberoep: ambulancier niet-drangend patiëntenvervoer (05-2019)
 - KB: erkenning Belgambu als representatieve beroepsvereniging (06-2019)
 - Consensus Brussel over niet-drangend patiëntenvervoer (10-2019)
 - Hoorzitting Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van de Kamer van volksvertegenwoordigers (01-2020)

Belgambu

Belgambu

Dringende geneeskundige hulpverlening

Evenementenhulpverlening



Niet-dringend
patiëntenvervoer

Niet-dringend
patiëntenvervoer

Niet-dringend
patiëntenvervoer

Belgambu

Agenda

- Belgambu
- Soorten ziekenwagens
- Uitgangspunten Belgambu
- Verkeerswet
- Suggesties

Belgambu

Soorten ziekenwagens



Dringende Geneeskundige Hulpverlening (112)

Prioritaire signalen:



Intermediaire ziekenwagens
(niet-dringend en dringend =
tijdkritiek patiëntenvervoer)



Niet-dringend patiëntenvervoer



Agenda

- Belgambu
- Soorten ziekenwagens
- Uitgangspunten Belgambu
- Verkeerswet
- Suggesties

Belgambu

Uitgangspunten

Belgambu streeft naar kwaliteitsvol, comfortabel, **veilig**, duurzaam en toegankelijk patiëntenvervoer.

Ongeacht of de patiënt in kritieke of niet-kritieke toestand is.

Belgambu

Uitgangspunten

Belgambu bestrijdt het **oneigenlijk** gebruik van prioritaire signalen:

- Verwarrend voor de bevolking
- Gewenning bij de bevolking
- Komt verkeersveiligheid niet ten goede



Belgambu

Aanvraag tot tijdelijke erkenning van intermediaire ziekenwagen(s)

In verbanding met verdere regelgeving die de uiterlijke kenmerken van de intermediaire categorie van ziekenwagens vastlegt, vraag ik namens mijn organisatie een tijdelijke erkenning aan om de ziekenwagens opgenomen in het aanvraagformulier te voorzien van de uiterlijke kenmerken van de intermediaire ziekenwagen.

Ik bevestig als zaakvoerder/CEO/eigenaar/bestuurder van mijn organisatie daarbij de volgende elementen te respecteren:

1. het eigenlijk gebruik van de prioritair signalen;
2. de voorwaarden met intermediaire ziekenwagen met prioritair signalen te rijden;
3. uiterlijke kenmerken van een intermediaire ziekenwagen zoals hierna beschreven;
4. het aanpassen van de uiterlijke kenmerken aan de aankomende regelgeving indien deze zou afwijken van de kenmerken opgenomen in deze aanvraag.

Ik verzoek op dat mijn organisatie de vermelde voorwaarden/afspraken te respecteren, indien de uiterlijke kenmerken van de ziekenwagen niet voldoende zijn om de hulp aan het redden van de voorwaarden/afspraken, niet tot het gewenste succes leidt, kan FOD Volksgezondheid eisen om de uiterlijke kenmerken van de intermediaire ziekenwagen te verwijderen. Ik zal daar dan ook het nodige gevolg aan geven.

1. Het eigenlijk gebruik van de prioritair signalen

Hierbij bevestig ik om de doelstelling van minister De Block, FOD Volksgezondheid en Belgambu actief te ondersteunen om het oneigenlijk gebruik van de prioritair signalen door ambulanciers/ziekenwagendiensten een halt toe te roepen.

Daarbij zal ik volgende afspraken respecteren/volgende acties uitvoeren:

- Mijn organisatie beschikt over een procedure/werkinstructie over het correct gebruik van prioritair signalen en deze is van toepassing voor alle medewerkers¹ van mijn organisatie. Deze procedure/werkinstructie is als bijlage toegevoegd.
- Mijn organisatie informeert alle medewerkers met een gerichte communicatie over de procedure/werkinstructie 'correct gebruik van prioritair signalen'.
- Mijn organisatie controleert het correct uitvoeren van de procedure/werkinstructie 'correct gebruik van prioritair signalen' en documenteert deze controles.
- Mijn organisatie documenteert elk gebruik van prioritair signalen van alle ziekenwagens binnen mijn organisatie.
- Mijn organisatie voorziet een sanctieregeling/tuchtprocedure voor medewerkers die de prioritair signalen oneigenlijk gebruiken.
- Mijn organisatie informeert steeds de hulpcentrale 112 als een intermediaire ziekenwagen gebruik maakt van de prioritair signalen. Deze melding is geen hulpvraag, tenzij anders aangegeven.

1. Medewerkers zijn alle personen die activiteiten voor of in opdracht van de ziekenwagendienst uitvoeren, respectievelijk hun dienst (personeelsleden, freelancen, zelfstandige of vrijwilliger). Tenzij personeelslid is een persoon verbonden aan de ziekenwagendienst, via een arbeidsovereenkomst. Vrijwilligers zijn medewerkers die vallen onder het Vlaams decreet Vrijwilligerwerk.

Belgambu **Belgambu** **Belgambu**

Voorbeeld

1. Het eigenlijk gebruik van de prioritair signalen

Hierbij bevestig ik om de doelstelling van minister De Block, FOD Volksgezondheid en Belgambu actief te ondersteunen om het oneigenlijk gebruik van de prioritair signalen door ambulanciers/ziekenwagendiensten een halt toe te roepen.

Daarbij zal ik volgende afspraken respecteren/ volgende acties uitvoeren:

- Mijn organisatie beschikt over een procedure/werkinstructie over het correct gebruik van prioritair signalen en deze is van toepassing voor alle medewerkers¹ van mijn organisatie. Deze procedure/werkinstructie is als bijlage toegevoegd.
- Mijn organisatie informeert alle medewerkers met een gerichte communicatie over de procedure/werkinstructie 'correct gebruik van prioritair signalen'.
- Mijn organisatie controleert het correct uitvoeren van de procedure/werkinstructie 'correct gebruik van prioritair signalen' en documenteert deze controles.
- Mijn organisatie documenteert elk gebruik van prioritair signalen van alle ziekenwagens binnen mijn organisatie.
- Mijn organisatie voorziet een sanctieregeling/tuchtprocedure voor medewerkers die de prioritair signalen oneigenlijk gebruiken.
- Mijn organisatie informeert steeds de hulpcentrale 112 als een intermediaire ziekenwagen gebruik maakt van de prioritair signalen. Deze melding is geen hulpvraag, tenzij anders aangegeven.

Belgambu

Agenda

- Belgambu
- Soorten ziekenwagens
- Uitgangspunten Belgambu
- Verkeerswet
- Suggesties

Belgambu

Verkeerswet

Wetsvoorstellen DOC 55 589 en DOC 55 814:

- Erg zinvol
- Met impact op het terrein
- Komt de veiligheid ten goede:
 - Hulpverleners
 - Patiënten
 - Bevolking



Belgambu

Agenda

- Belgambu
- Soorten ziekenwagens
- Uitgangspunten Belgambu
- Verkeerswet
- Suggesties

Belgambu

Verkeerswet

"Elke maand raken in België zes personen gewond of sterven in ongevallen met ambulances, en zelfs nog meer met politievoertuigen."

Oorzaak is niet enkel de plaats op de rijbaan, er is ook een luik opleiding

Suggestie: rijden met prioritaire signalen opnemen in de opleiding



Verplichte opleiding rijden prioritaire signalen

Opnemen in de opleiding hulpverleners-ambulanciers:

	Basisopleiding	Jaarlijkse bijscholing (cyclus van vijf jaar)
theorie 'principes van defensief rijden'	2 uur	0,5 uur
praktijkoeufening (eventueel met een simulator) 'defensief rijden'	3 uur	1 uur
theorie 'principes van het rijden met prioritaire signalen'	2 uur	0,5 uur
praktijkoeufening (eventueel met een simulator) 'rijden met prioritaire signalen'	5 uur	2 uur

Aandachtspunt: in een ondergefundeerde 112-omgeving kunnen de uitvoerende ziekenwagendiensten deze extra kosten niet dragen



Verkeerswet

§ "Art. 2 In het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wordt een artikel 37.5 ingevoegd, luidende: "37.5. De bepalingen van artikelen 9.3.1, 12bis, 16.3, 17.2.6°, 18, 21.3, 21.4, 72.2, 72.3, 77.1 en 77.4 gelden niet voor bestuurders van een prioritair voertuig, voor zover hun opdracht het rechtvaardigt."

"voor zover hun opdracht het rechtvaardigt":

- laat te veel interpretatie toe
- risico op het oneigenlijk gebruik van prioritaire signalen

Suggestie: bij tijdkritiek patiëntenvervoer met nood aan het gebruik van prioritaire signalen, niet uitgevoerd door reguliere 112-middelen, dient de noodcentrale 112 een cruciale rol te spelen (registratie van de rit met identificatie van de chauffeur en de begeleider)



Verkeerswet

Het gebruik van enkel de blauwe lichten bij niet-dringend en niet-tijdkritiek patiëntenvervoer:

- Geen duidelijke afspraken, vooral op basis van interne afspraken binnen een ziekenwagendienst
- Verwarrend voor de bevolking, komt de **verkeersveiligheid** niet ten goede

Suggestie: verbod van het gebruik van enkel de blauwe lichten in het niet-dringend en niet-tijdkritiek patiëntenvervoer



Verkeerswet

Patiëntveiligheid: de patiënten met een hogere zorgnood in het niet-dringend patiëntenvervoer krijgen niet de juiste prioriteit in het verkeer

Belgambu

Verkeerswet

Voorbeeld met twee dialysepatiënten:

	taxi	ziekenwagen
zorgnood	laag, patiënt is zelfstandig en kan stappen	gemiddeld tot hoog, de patiënt is niet zelfstandig en wordt liggend vervoerd
bus- en taxistroken	maakt er gebruik van	mag er geen gebruik van maken
resultaat	patiënt is tijdig op de afspraak voor zijn behandeling	<ul style="list-style-type: none"> - patiënt is niet tijdig op de afspraak voor zijn behandeling - de ziekenwagendienst voorziet extra tijd en dient deze door te rekenen in de kosten van het patiëntenvervoer

Suggestie: toelaten dat erkende ziekenwagens (met een uniek identificatienummer) op de taxi- en busstroken rijden, wegcode Art. 71 F17 en F18



Belgambu

Verkeerswet

Ziekenwagens flirten meer en meer met de gewichtsgrens van 3,5 ton:

- Extra veiligheidsuitrustingen van de producenten van de voertuigen
- Extra medische materialen aan boord voor een optimale begeleiding van de vervoerde patiënt
- In buurland Frankrijk:



Au journal officiel n°0278 du 30 novembre 2019 est paru le décret n° 2019-1260 du 29 novembre 2019 relatif à la conduite de certains véhicules affectés aux missions de sécurité civile.

Ce décret autorise désormais les sapeurs-pompiers titulaires d'un permis de catégorie B, à conduire, dans le cadre de leurs missions, les véhicules dont le poids maximal ne dépasse pas 4 500 kg.

Suggestie: ambulanciers toelaten een ziekenwagen tot 4,5 ton te laten besturen met een rijbewijs B, zoals in Frankrijk

Belqambu



Le passage des véhicules prioritaires

Séance Chambre des Représentants, Commission Mobilité, Entreprises publiques et Institutions fédérales - - 29 janvier 2020

Ludo Kluppels, institute VIAS

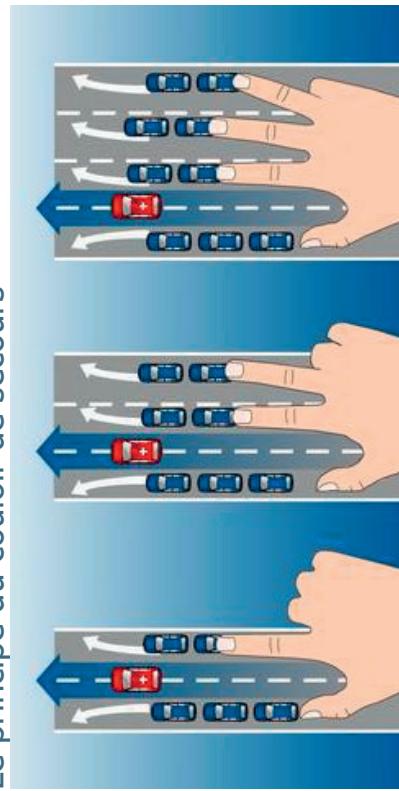




Contexte

► 2 propositions de loi:

- L'autorisation pour le passage des véhicules prioritaires entre les deux bandes de gauche.
- Le principe du couloir de secours



5 June 2020 / Slide 2





Le passage entre deux bandes

- En **Allemagne, Autriche et Luxembourg**: déjà un 'chose normale'
- Aux Pays-Bas la possibilité existe, mais la bande d'arrêt d'urgence est encore suggérée dans les directives de chaque branche.
- En **Belgique** ça n'est pas prévu dans la législation, mais c'est admis





Plus sûr?

► Recherche sur les accidents impliquants de véhicules en mission prioritaire.

- données succinctes et incomplètes
- tendance Générale: relativement peu d'accidents sur les autoroutes / mais bien sur le réseau secondaire (carrefours)

► Points de conflits sur les autoroutes:

- Débris
- La bande qui s'arrête
- Autres voitures qui font usage de la bande
- Véhicules trop près l'un de l'autre



5 June 2020 / Slide 4



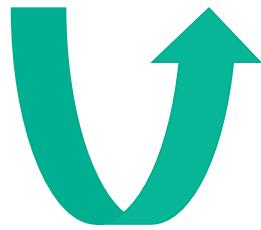
Plus sûr?

► Points de conflits sur l'autoroute

- Sur la bande d'arrêt d'urgence

► Sans bande d'arrêt d'urgence (passer entre deux bandes)

- Ne pas laisser passer, ou réaction tardive
- Réaction de panique
- Déboitage trop important et accrochage
- Distance insuffisante entre les véhicules prioritaires



Meilleure visibilité
Quasi uniquement des voitures





Plus rapide?

► Pas d'évidence scientifique

► Y-a-t-il des enseignements issus de la pratique?

- Pas évident
- Plutôt limité

► Facteur le plus important = réaction des autres usagers

- Ils ne savent pas bien quoi faire?
- Réaction inattendue ou fautive

5 June 2020 / Slide 6



Couloir de secours

POUR

- Correspond en partie à la pratique
- Expériences positives chez nos voisins
- Semble plus sûr grâce à une meilleure visibilité et efficacité

CONDITIONS

- Informer les usagers – plusieurs rappels
- Formation des conducteurs de véhicule prioritaire, pas l'aptitude mais aussi 'coping stress ,...'

NE PAS SE FAIRE D'ILLUSIONS!

- Développements de proposition 0814/001 3^{ème} paragraphe: 'responsabilité'.... La reconnaissance dans la législation ne change pas la responsabilité en cas d'accident!



5 June 2020 / Slide 7

Doorstroming prioritaire voertuigen

Hoorzitting Kamer van Volksvertegenwoordigers, Commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen - 29 januari 2020
Ludo Kluppels, Vias institute

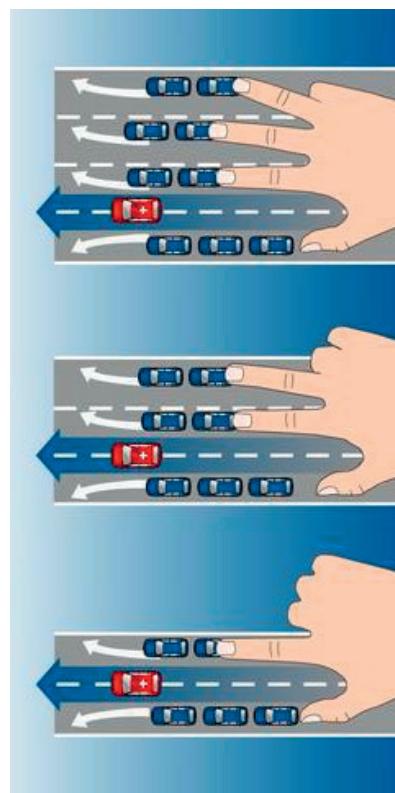




Aanleiding

► 2 wetsvoorstellen:

- Doorstroming van prioritaire voertuigen
- Invoering van de reddingsstrook



5 June 2020 / Slide 2



Rijden tussen 2 rijstroken

- In **Duitsland**, **Oostenrijk** en **Groothertogdom Luxemburg** een 'vaste' regel bij filevorming
- In **Nederland** bestaat de mogelijkheid, maar de pechstrook wordt aanbevolen in de branche-)richtlijnen.
- In **België** is het niet voorzien in de wetgeving, maar wordt wel vaak toegepast.



5 June 2020 / Slide 3



Is het veiliger?

► Onderzoek rond ongevallen bij prioritaire voertuigen.

- ▲ Weinig en onvolledige gegevens beschikbaar
- ▲ Globale trend: relatief weinig ongevallen op autosnelwegen / wel op secundaire wegen (kruispunten!)

► Conflictpunten op autosnelwegen

- Op de pechstrook:
 - ▲ Versperringen
 - ▲ Ophouden van de pechstrook
 - ▲ Plots invoegen van anderen
 - ▲ Te dicht achter elkaar



5 June 2020 / Slide 4



Is het veiliger?

► Conflictpunten op autosnelwegen

► Op de pechstrook:

- Zonder pechstrook ('middendoor' rijden)
 - Niet of te laat uitwijken
 - Schrikreacties
 - Te veel uitwijken en conflict met andere rijstroken
 - Te weinig afstand tussen prioritaire voertuigen



Voordel van zichtbaarheid en hoofdzakelijk personenwagens

5 June 2020 / Slide 5





Is het sneller?

► Geen wetenschappelijke evidentie voorhanden

► Evidentie vanuit praktijk?

- Niet altijd eenduidig
- Lijkt eerder beperkt

► Belangrijke factor = reactie van andere weggebruikers

- Vaak paniek
- Weten niet goed wat te doen?
- Onverwachte (foute) manuevres

5 June 2020 / Slide 6

Reddingsstrook

PRO

- ▶ Sluit deels aan bij de praktijk
- ▶ Positieve toepassingen in buurlanden
- ▶ Lijkt veiliger door betere zichtbaarheid en wendbaarheid

VOORWAARDEN

- ▶ Informeren van de burger – regelmatige herhaling
- ▶ Opleiding bestuurders prioritaire voertuigen... niet alleen rijvaardigheid, ook situatie-awareness,...

GEEN ILLUSIES!

- ▶ Toelichting bij 0814/001 3^{de} paragraaf: 'aansprakelijkheid'.... Door erkenning in wetgeving wordt de aansprakelijkheid bij een eventueel ongeval NIET perse vermeden!



5 June 2020 / Slide 7