

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 mei 2008

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,
teneinde de motorfietsen toe te staan gebruik
te maken van de aan de bussen
voorbehouden rijstroken**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN
DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jef VAN DEN BERGH**

INHOUD

A. Hoorzitting van 12 december 2007	3
B. Inleiding	7
C. Standpunt van de Vlaamse regering	8
D. Bespreking	8
E. Voortzetting van de bespreking	10
F. Stemmingen	12

Voorgaande documenten:

Doc 52 0096/ B.Z. 2007:

- 001: Wetsvoorstel van de heer Chastel, mevrouw De Bue, de heer Bellot, mevrouw De Permentier, de heer Michel, mevrouw Galant en de heer Bacquelaine.
002: Addendum.
003: Amendement.

Zie ook:

- 005: Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 mai 2008

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 afin d'autoriser la circulation
des motocyclettes dans les bandes réservées
aux bus**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Jef VAN DEN BERGH**

SOMMAIRE

A. Audition du 12 décembre 2007	3
B. Introduction	7
C. Point de vue du gouvernement flamand	8
D. Discussion	8
E. Poursuite de la discussion	10
F. Votes	12

Documents précédents:

Doc 52 0096/S.E. 2007:

- 001: Proposition de loi de M. Chastel, Mme De Bue, M. Bellot, Mme De Permentier, M. Michel, Mme Galant et M. Bacquelaine.
002: Addendum.
003: Amendement.

Voir aussi:

- 005: Texte adopté par la commission.

**Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date du dépôt du rapport:**

Voorzitter/Président: François Bellot

A. — Vaste leden/Membres titulaires:

CD&V - N-VA: Jenne De Potter, Roel Deseyn, Peter Luykx, Jef Van den Bergh
MR: François Bellot, Valérie De Bue, Olivier Destrebecq
PS: Linda Musin, Bruno Van Grootenbrulle
Open Vld: Guido De Padt, Ludo Van Campenhout
VB: Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde
sp.a-spirit: David Geerts, Bruno Tobback
Ecolo-Groen!: Thérèse Snoy et d'Oppuers
cdH: David Lavaux

B. — Plaatsvervangers/Membres suppléants:

Leen Dierick, Michel Doomst, Liesbeth Van der Auwera, Servais Verherstraeten, N.
Philippe Collard, Corinne De Permentier, Jean-Jacques Flahaux, Jacqueline Galant
Camille Dieu, Karine Lalieux, André Perpète
Herman De Croo, Sofie Staelraeve, Luk Van Biesen
Luc Sevenhans, Bruno Valkeniers, Linda Visser
Hans Bonte, Meryame Kitir
Georges Gilkinet, Stefaan Van Hecke
Josy Arens, Marie-Martine Schyns

cdH	:	centre démocrate Humaniste		
CD&V - N-VA	:	Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie		
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen		
FN	:	Front National		
LDD	:	Lijst Dedecker		
MR	:	Mouvement Réformateur		
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten		
PS	:	Parti Socialiste		
sp.a+VI.Pro	:	Socialistische partij anders + VlaamsProgressieven		
VB	:	Vlaams Belang		

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 52 0000/000 :	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000 :	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)	CRIV :	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN :	Plenum	PLEN :	Séance plénière
COM :	Commissievergadering	COM :	Réunion de commission
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft voorliggend wetsvoorstel behandeld tijdens haar vergaderingen van 5 maart en 7 mei 2008 nadat er op 12 december 2007 (gedeeltelijk) een hoorzitting aan werd gewijd.

A. — HOORZITTING VAN 12 DECEMBER 2007

1. Patrick Derweduwen (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid)

Wetsvoorstel nr. 96, dat motorfietsers wil toestaan om gebruik te maken van aan de bussen voorbehouden rijstroken, mag niet zonder grondige reflectie worden aangenomen:

- De voorbehouden rijstroken zijn bedoeld om voor het openbaar vervoer een vlottere doorstroming te waarborgen, terwijl motorfietsers gebruik maken van private vervoermiddelen;

- Er zijn diverse types van busstroken. Zo is de verkeerssituatie verschillend naargelang de busstrook zich in het midden van de openbare weg of aan de zijkant bevindt. In dat opzicht is de vaststelling van belang dat ongevallen met motorfietsen in veel gevallen worden veroorzaakt door onachtzaamheid van automobilisten, die bromfietsers niet tijdig opmerken. Zou het aantal ongevallen van dit type niet toenemen als gevolg van de aanneming van voorliggend wetsvoorstel, terwijl bromfietsers nu reeds de enige categorie van weggebruikers zijn waarvoor het veiligheidsrisico toeneemt?

In het Verenigd Koninkrijk loopt momenteel een proefproject, waarin motorfietsers van busstroken gebruik kunnen maken; het lijkt raadzaam dat België de evaluatie van dit project afwacht.

2. Mathieu Debacker (GRACQ, *Cyclistes Quotidiens*)

De heer Debacker beperkt zijn tussenkomst tot de voorstellen nrs. 89 en 96, die rechtstreekse of onrechtstreekse gevolgen voor fietsers hebben.

Aangezien het koninklijk besluit van 14 mei 2002 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wegbeheerders de mogelijkheid heeft gegeven om fietsers gebruik te laten maken van busstroken en overrijdbare beddingen, lijkt het niet raadzaam om motorfietsers op dezelfde stroken toe te laten: dit zou ongetwijfeld bijkomende risico's voor fietsers veroorzaken door het feit dat gemotoriseerde tweewielers ten opzichte van fietsers sterke weggebruikers zijn.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions du 5 mars et du 7 mai 2008, après y avoir consacré une audition le 12 décembre 2007 (en partie).

A. — AUDITION DU 12 DÉCEMBRE 2007

1. Patrick Derweduwen (Institut belge pour la sécurité routière)

La proposition de loi n° 96, qui vise à permettre aux motocyclistes d'emprunter les voies réservées aux bus, ne peut être adoptée sans mener au préalable une réflexion approfondie:

- Les bandes réservées visent à fluidifier la circulation des transports en commun, alors que les motocyclistes utilisent des moyens de transport privés;

- Il existe différents types de bandes réservées aux bus. Ainsi, la situation routière est différente selon que la bande réservée aux bus se trouve au milieu de la voie publique ou sur le côté. À cet égard, il n'est pas sans importance de constater que, dans de nombreux cas, les accidents impliquant des motocyclettes sont provoqués par l'inattention des automobilistes, qui ne remarquent pas les motocyclistes à temps. Le nombre d'accidents de ce type n'augmenterait-il pas si la proposition de loi à l'examen était adoptée, alors que les motocyclistes sont déjà la seule catégorie d'usagers de la route pour laquelle le risque en matière de sécurité augmente?

Au Royaume-Uni, un projet pilote en vertu duquel les motocyclistes peuvent emprunter les bandes réservées aux bus est en cours; il semble opportun que la Belgique attende l'évaluation de ce projet.

2. Mathieu Debacker (GRACQ, *Cyclistes Quotidiens*)

M. Debacker limite son intervention aux propositions n° 89 et 96 qui ont des conséquences directes ou indirectes pour les cyclistes.

Étant donné que l'arrêté royal du 14 mai 2002 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, a permis aux cyclistes d'utiliser les couloirs de bus et les sites franchissables, il ne semble pas recommandé d'autoriser les motocyclistes à circuler sur les mêmes bandes: cette mesure comporterait indubitablement des risques supplémentaires pour les cyclistes, étant donné que les deux-roues motorisés sont des usagers «forts» de la route par rapport aux cyclistes.

Er is nog een andere verantwoording voor een gedifferentieerde benadering van fietsen en motorfietsen: duurzame mobiliteit houdt niet enkel verband met de fileproblematiek, maar ook met de luchtkwaliteit en de strijd tegen de opwarming van de aarde. Aangezien gemotoriseerde tweewielers verantwoordelijk zijn voor de uitstoot van schadelijke gassen, kunnen ze niet in dezelfde mate als fietsers worden beschouwd als duurzame vervoermiddelen. Een onderzoek van «Agence française de l'environnement et de la maîtrise énergétique» heeft overigens aangetoond dat motorfietsen zonder katalysator, die nu niet meer worden geproduceerd, maar nog wel van ons wagenpark deel uitmaken, veel vervuilerder zijn dan auto's op het vlak van de uitstoot van koolstofmonoxyde en koolwaterstof. Met betrekking tot de uitstoot van koolstofdioxide, de voornaamste oorzaak van de opwarming van de aarde, geldt dat enkel bromfietsen met een cilinderinhoud van minder dan 125 cc minder vervuilen dan auto's.

3. Erwin Steegmans (*Motorcycle Action Group*)

De spreker is van oordeel dat motorrijders op sommige plaatsen op busbanen moeten kunnen rijden maar kant zich wel tegen een veralgemening van dat recht. Een genuanceerde benadering is om verschillende redenen noodzakelijk:

- Op juridisch vlak zijn er verschillende types van busbanen, waarvoor niet steeds dezelfde regels gelden: zo heeft een busbaan *sensu stricto* een ander statuut dan een overrijdbare bedding;
- Sommige busbanen hebben een eigen systeem van verkeerslichten, dat bij de gewone weggebruiker onvoldoende gekend is;
- Busbanen op autosnelwegen zijn geschikter voor motorrijders dan busbanen in stadsomgevingen.

De spreker besluit dat de bevoegdheden met betrekking tot de veiligheid van bromfietzers te zeer versnipperd zijn en dat een meer gecoördineerde benadering wenselijk is.

4. Steve Coeymans (*Association de Défense du Deux-Roues Motorisé*)

In tegenstelling tot fietsers hebben gemotoriseerde tweewielers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet het recht om gebruik te maken van busbanen. Deze onlogische beleidskeuze is strijdig met de strekking van een interne nota van de MIVB, waarover de representatieve vakbonden overigens niet om advies werden verzocht: aangezien fietsers trager rijden dan bussen, moeten

Un autre élément justifiant une approche différenciée entre cyclistes et motocyclistes tient au fait que la mobilité durable ne concerne pas uniquement la problématique des files, mais également celle de la qualité de l'air et de la lutte contre le réchauffement de la planète. Étant donné que les deux-roues motorisés rejettent des gaz nocifs, ils ne peuvent être rangés avec les cyclistes dans la catégorie des modes de transport durables. Une étude menée par «l'Agence française de l'environnement et de la maîtrise énergétique» a d'ailleurs montré que les motocyclettes non équipées de catalyseurs, qui ne sont plus produites aujourd'hui, mais qui font néanmoins toujours partie de notre parc automobile, sont nettement plus polluantes que les voitures en matière d'émissions de monoxyde de carbone et d'hydrocarbures. En ce qui concerne les émissions de dioxyde d'azote, qui constituent la première cause du réchauffement de la planète, seuls les cyclomoteurs dont la cylindrée est inférieure à 125 cc sont moins polluants que les voitures.

3. Erwin Steegmans (*Motorcycle Action Group*)

L'orateur estime que les motocyclistes doivent pouvoir circuler sur les bandes réservées aux bus à certains endroits mais il est opposé à une généralisation de ce droit. Une approche nuancée s'impose pour plusieurs raisons:

- Sur le plan juridique, il existe plusieurs types de bandes réservées aux bus auxquelles s'appliquent des règles différentes: ainsi, une bande de bus possède *stricto sensu* un autre statut qu'un site franchissable;
- Certaines bandes de bus sont dotées d'un système propre de feux de circulation qui n'est pas suffisamment connu du simple usager de la route;
- Les bandes de bus sur autoroutes sont plus adaptées aux motocyclistes que les bandes de bus en zone urbaine.

L'orateur conclut que les compétences relatives à la sécurité des cyclomoteurs sont trop morcelées et qu'une approche plus coordonnée est souhaitable.

4. Steve Coeymans (*Association de Défense du Deux-Roues Motorisé*)

Contrairement aux cyclistes, les deux-roues motorisés n'ont pas le droit d'emprunter les couloirs d'autobus dans la Région de Bruxelles-Capitale. Ce choix politique illogique va à l'encontre de la philosophie d'une note interne de la STIB, sur laquelle l'avis des syndicats représentatifs n'a d'ailleurs pas été sollicité: étant donné que les cyclistes roulent plus lentement que les autobus, les

bussen nu hun baan verlaten om ze te kunnen inhalen, terwijl dat bij motorfietsers niet het geval zou zijn. De toelating van gemotoriseerde tweewielers op busbanen zou de verkeersveiligheid ten goede komen: motorfietsers hebben nu wel het recht om een file in te halen, maar zij riskeren daarbij een botsing met een onoplettende automobilist die van rijstrook verandert.

5. Michel De Meûter (Febiac, *Motor Cycle Council*)

De spreker is voorstander van het gebruik van busbanen door motorfietsen. Hij is van oordeel dat deze mogelijkheid ook voor bromfietsen zou moeten bestaan, in het bijzonder omdat fietsers, die trager rijden dan bussen, in sommige gevallen nu wel reeds op busbanen mogen rijden; ook 's nachts is er geen probleem omdat er dan geen files zijn en tweewielers door hun lichten voldoende zichtbaar zijn. Anderzijds is een veralgemening van dit recht niet raadzaam wegens de grote verschillen tussen types en inplanting van busbanen.

6. Vragen en opmerkingen door de leden

Mevrouw Corinne De Permentier (MR) verbaast zich over het feit dat wat de fietsers is toegestaan de motorfietsers wordt geweigerd, met name het gebruik van de busbanen. Uiteraard is aangepaste bewegwijzering noodzakelijk; ze moet wel overal dezelfde zijn. Indien motoren al vervuילend zijn, is het niet de schuld van de motorrijders, maar van de motorfabrikanten. De spreekster meent dat binnen de gewestelijke vervoersmaatschappijen men het gebruik van de busbanen door motoren genegen is. Het past dan ook de vertegenwoordigers van onder meer de MIVB (Brusselse vervoersmaatschappij) hierover te ondervragen.

Mevrouw Valérie De Bue (MR) betreurt dat het parlement niet terdege geïnformeerd is over wat er door de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid wordt besproken; tenslotte werd dit orgaan in het leven geroepen om beleidsondersteunende adviezen te verstrekken; de meeste organisaties van weggebruikers zijn er bovendien in vertegenwoordigd. Ook deze spreekster dringt erop aan voor wat betreft het gebruik der busbanen door de motoren de verschillende gewestelijke vervoersmaatschappijen om advies te vragen.

De heer François Bellot (MR), voorzitter, vraagt zich af of op autosnelwegen het niet verkieslijk zou zijn motoren op de pechstrook toe te laten in plaats van ze tegen hoge

bus moeten désormais quitter leur couloir pour pouvoir les dépasser, alors que ce ne serait pas le cas pour les motocyclistes. Autoriser les deux-roues motorisés sur les couloirs d'autobus devrait être bénéfique pour la sécurité routière: les motocyclistes ont actuellement le droit de dépasser une file, mais ils courent ainsi le risque d'entrer en collision avec un automobiliste distrait qui change de bande de circulation.

5. Michel De Meûter (Febiac, *Motor Cycle Council*)

L'orateur est partisan de l'utilisation des couloirs d'autobus par les motocyclistes. Il estime que cette possibilité devrait également être prévue pour les cyclomoteurs, en particulier parce que dans certains cas, les cyclistes, qui roulent plus lentement que les autobus, peuvent d'ores et déjà emprunter les couloirs d'autobus: la nuit, cela ne pose pas non plus de problème parce qu'il n'y a pas de files et que les deux-roues sont suffisamment visibles grâce à leurs feux. D'autre part, il n'est pas opportun de généraliser ce droit compte tenu des grandes différences entre les types de couloirs d'autobus et leur implantation.

6. Questions et observations des membres

Mme Corinne De Permentier (MR) constate avec étonnement que les motocyclistes se voient refuser d'emprunter les couloirs d'autobus alors que les cyclistes en ont eu l'autorisation. Bien entendu, il convient d'adapter la signalisation; elle doit être identique partout. Si les moteurs sont déjà polluants, ce n'est pas la faute des motocyclistes, mais des fabricants de moteurs. Selon l'intervenante, les sociétés régionales de transport sont favorables à l'utilisation des couloirs d'autobus. Il convient dès lors d'interroger notamment à ce sujet les représentants de la STIB (société de transports de Bruxelles).

Mme Valérie De Bue (MR) regrette que le Parlement n'ait pas été dûment informé des discussions de la Commission fédérale pour la sécurité routière; cet organe a, somme toute, été créé pour formuler des avis destinés au soutien de la politique; la plupart des organisations d'usagers de la route y sont de surcroît représentées. L'intervenante insiste également pour que les différentes sociétés régionales de transport soient consultées sur l'utilisation par les motos des bandes réservées aux bus.

M. François Bellot (MR), président, se demande s'il ne serait pas préférable, sur les autoroutes, d'autoriser les motos à circuler sur les bandes d'arrêt d'urgence

snelheid tussen de stilstaande voertuigen te laten rijden. De spreker veronderstelt dat, wanneer de gewestregeringen om hun advies wordt gevraagd, zij de reflex wel zullen hebben, op hun beurt de vervoersmaatschappijen om advies te vragen.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) herinnert eraan dat bromfietsen en motorfietsen in verhouding tot auto's geen of een nagenoeg te verwaarlozen rol spelen in de terugdringing van de CO₂-uitstoot en pollutanten. Soms vervuilen ze zelfs sterker. Er is dus geen reden om ze buitensporig te bevoordelen, aangezien hun enige voordeel erin bestaat dat ze minder plaats innemen op de openbare weg. Het feit dat ze op de busstroken rijden, kan de betrokken bestuurders niet alleen in gevaar brengen, maar hen er ook toe brengen te snel te rijden. De Ecolo-Groen!-fractie zal zich dus tegen dit voorstel verzetten zoals zij dat ook tijdens de vorige regeerperiode heeft gedaan. De spreekster is het eens met de door de vorige spreker gemaakte opmerking over het gevaar veroorzaakt door de snelheid waarmee motoren thans tussen stilstaande rijen auto's rijden. Wat is terzake de mening van het BIVV?

De heer David Geerts (sp.a+VI.Pro) is van oordeel dat inzake wegmarkeringen men de wegbeheerders hun werk moet laten doen. Hierover kan niets via een koninklijk besluit op federaal niveau worden opgelegd. Aangezien ook taxi's de busbanen mogen gebruiken, past het ook van deze sector haar mening te vernemen, uiteraard naast die van de gewestelijke vervoersmaatschappijen. Er mag niet uit het oog worden verloren dat ook de gemeentes een grote rol spelen terzake.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V – N-VA) is van oordeel dat, over het gebruik van de busbanen, het advies van de gewesten onontbeerlijk is.

De heer Jan Mortelmans (VB) is van oordeel dat, ondanks alle goede bedoelingen, het voorliggend voorstel niet op federaal niveau thuishoort. Ook op Vlaams niveau verdient het provinciaal niveau te worden afgeschaft zodat men louter een interactie bekomt tussen het regionaal en het Europees niveau. De MAG is voor het gebruik door de motoren van de busbanen maar in ieder geval niet overal. Als de hoofdreden hiervoor de specifieke verkeerslichten zijn die op deze busbanen worden gebruikt, valt het te overwegen dat motorrijders hiervan kennis nemen in het raam van hun opleiding.

7. Antwoorden

De heer Mathieu Debacker vermeldt een overheidsstudie die tijdens de 50ste zittingsperiode werd verricht,

plutôt que de les laisser rouler à grande vitesse entre les véhicules à l'arrêt. L'intervenant présume qu'au moment où on leur demandera leur avis, les gouvernements régionaux auront le réflexe de consulter, à leur tour, les sociétés de transport.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) rappelle que les cyclomoteurs et motos ne représentent pas ou peu d'intérêt en termes de réduction des émissions de CO₂ et de polluants par rapport aux voitures. Parfois ils sont même plus polluants. Il n'y a donc pas de raison de les favoriser outre mesure, leur seul avantage étant de prendre moins de place sur la voie publique. Leur circulation dans les bandes de bus peuvent non seulement les mettre en danger mais les amener à rouler trop vite. Le groupe Ecolo-Groen ! s'opposera donc à cette proposition comme il l'a fait sous la législature précédente. L'intervenante se rallie à l'observation de l'intervenant précédent au sujet du danger que représente la vitesse à laquelle les motos circulent actuellement entre les voitures à l'arrêt. Quel est l'avis de l'IBSR à cet égard?

M. David Geerts (sp.a+VI.Pro) considère qu'en termes de marquages routiers, il faut laisser les gestionnaires de la voirie faire leur travail. Dans ce domaine, aucune mesure ne peut être imposée par arrêté royal au niveau fédéral. Dans la mesure où les taxis peuvent également emprunter les couloirs d'autobus, il convient de demander aussi l'avis de ce secteur, en plus de celui des sociétés régionales de transport, bien entendu. Il ne faut pas perdre de vue que les communes jouent également un rôle important en la matière.

M. Jef Van den Bergh (CD&V – N-VA) estime qu'en ce qui concerne l'utilisation des bandes réservées aux bus, l'avis des Régions est incontournable.

M. Jan Mortelmans (VB) estime qu'en dépit de toutes leurs bonnes intentions, la proposition à l'examen ne relève pas du niveau fédéral. Il convient également de supprimer le niveau provincial en Flandre afin d'aboutir à une simple interaction entre les niveaux régional et européen. Le Motor Action Group (MAG) est favorable à l'utilisation des couloirs de bus par les motocyclistes, mais certainement pas partout. Si la principale raison à cela concerne les feux de signalisation spécifiques utilisés le long de ces couloirs, il conviendra d'envisager que les motocyclistes apprennent à les reconnaître au cours de leur formation.

7. Réponses

M. Mathieu Debacker évoque une étude des pouvoirs publics, réalisée sous la cinquantième législature, qui

waaruit blijkt dat de fietsers geenszins het verkeer in de busbanen vertragen maar vaak zich zelfs sneller verplaatsen dan de bussen zelf. Bovendien gebeuren de meeste ongevallen tussen tweewielers en niet-gemotoriseerde weggebruikers op kruispunten.

De heer Steegmans oordeelt dat het gebruik der busbanen, waar de snelheid sowieso beperkt is tot 50 km/u, complexer is dan doorgaans wordt gedacht. In Brussel kan het openbaar vervoer op sommige plaatsen in tegen-gestelde richting rijden. De specifieke verkeerslichten, die alleen gelden voor het openbaar vervoer, zijn minder een probleem dan tramsporen bijvoorbeeld.

De heer Coeymans wijst erop dat een motor weliswaar meer vervuilend is dan een auto maar wel à 95% recycleerbaar is, wat een auto totaal niet is. Het is niet goed voor een motor tussen de voertuigen door te moeten inhalen terwijl de busbanen meestal leeg zijn.

De heer De Meûter constateert dat in Parijs de motoren de busbanen niet mogen gebruiken, maar in Londen wel, tot grote voldoening van iedereen. Inzake uistoot moet niet alleen de gemiddelde hoeveelheid van een voertuig worden beschouwd maar ook het gemiddelde tijdgebruik; een voertuig dat een korter traject aflegt, is minder vervuilend.

B. — INLEIDING

Mevrouw Valérie De Bue (MR) stelt dat onderhavig wetsvoorstel inhoudelijk identiek is aan de resolutie van de Kamer van 26 april 2007 betreffende het gebruik door motorfietsen van de voor de bussen bestemde rijstroken (DOC 51 297/006): om de veiligheid voor motorrijders en de vlotte doorstroming van het verkeer te bevorderen, strekt het ertoe motorrijders in bepaalde omstandigheden toe te staan gebruik te maken van de aan bussen voorbehouden rijstroken en van de bijzondere overrijdbare beddingen. Om de aangenomen resolutie een daadwerkelijke invulling te geven, beoogt het wetsvoorstel een aanpassing 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.

De spreekster wijst op de positieve ervaring met een gelijkaardige maatregel in Londen en op het ter zake gunstige advies van de representatieve organisaties van motorrijders.

indique que les cyclistes ne ralentissent aucunement la circulation lorsqu'ils empruntent les couloirs de bus, mais se déplacent souvent même plus rapidement que les bus mêmes. De plus, la plupart des accidents impliquant des deux-roues et des usagers de la route non motorisés ont lieu dans les carrefours.

M. Steegmans estime que la question de l'utilisation des couloirs de bus – où la vitesse est de toute façon limitée à 50 km/h – est plus compliquée qu'on le croit généralement. À Bruxelles, les transports en commun peuvent circuler à contresens à certains endroits. Les feux de signalisation spécifiques aux transports en commun posent moins de problèmes que, par exemple, les rails de tram.

M. Coeymans souligne que s'il est vrai que les motos sont plus polluantes que les voitures, elles sont recyclables à 95%, contrairement aux voitures. Il n'est pas bon que les motos doivent dépasser entre les véhicules, alors que les couloirs de bus sont généralement vides.

M. De Meûter constate qu'à Paris, les motos ne sont pas autorisées à emprunter les couloirs de bus, tandis qu'elles le sont à Londres à la satisfaction générale. En ce qui concerne les émissions dégagées, il ne faut pas seulement tenir compte des émissions moyennes du véhicule, mais aussi du temps de parcours moyen: les véhicules dont le temps de parcours est plus court polluent moins.

B. — INTRODUCTION

Mme Valérie De Bue (MR) considère que, du point de vue du contenu, la proposition de loi à l'examen est identique à la résolution de la Chambre du 26 avril 2007 relative à la circulation des motocyclettes dans les bandes réservées aux bus (DOC 51 2897/006): Afin d'améliorer la sécurité des usagers de motos et la fluidité du trafic, elle vise à leur permettre, dans certaines conditions, d'accéder aux voies réservées aux bus et d'emprunter les sites spéciaux franchissables. Pour donner effectivement corps à la résolution adoptée, la proposition de loi tend à adapter 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.

L'intervenante attire l'attention sur l'expérience positive acquise par le biais de la mise en œuvre d'une mesure similaire à Londres et l'avis favorable à ce sujet exprimé par les organisations représentatives des motocyclistes.

C. — STANDPUNT VAN DE VLAAMSE REGERING

De Vlaamse Regering heeft in haar vergadering van 29 februari 2008 over het wetsvoorstel een standpunt ingenomen, dat op 14 maart 2008 aan de commissie werd overgezonden.

Zij stemt niet in met het wetsvoorstel vermits het in tegenspraak is met de resolutie van het Vlaams Parlement van 31 januari 2007 betreffende het optimaal gebruik van de vrije busstroken langs Gewestwegen. Zij is voorts van oordeel dat het wetsvoorstel, in tegenstelling tot wat de indieners in de toelichting beweren, strijdig is met de resolutie van de Kamer van volksvertegenwoordigers van 26 april 2007 betreffende het gebruik door motorfietsen van de voor de bussen bestemde rijstroken.

D. — BESPREKING

De heer Guido De Padt (Open Vld) onderschrijft het wetsvoorstel. Hij is van oordeel dat de wegbeheerder steeds moet kunnen beoordelen of de toelating van motorrijders op een busstrook raadzaam is, wat de indieners in hun tekst hebben verwerkt: het gebruik van een busstrook door motorrijders zou enkel geoorloofd zijn als de wegbeheerder een verkeersbord met de vermelding «Motorfiets» heeft geplaatst.

De spreker wijst op een praktisch aandachtspunt: motorrijders zullen de regels met betrekking tot de bijzondere verkeerslichten op busstroken moeten naleven. Omdat de kennis hierover geen onderdeel vormt van een rijexamen voor motorrijders, zal bijkomende vorming moeten worden georganiseerd.

De *Motor Action Group (MAG)*, een representatieve organisatie van motorrijders, bepleit dat enkel bepaalde busstroken voor motorrijders worden opengesteld, met name busstroken zonder beïnvloeding van de verkeerslichten door het openbaar vervoer en met voldoende mogelijkheden om de banen te verlaten.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V – N-VA) gaat akkoord met de toelating in sommige gevallen van motorrijders op busstroken, maar pleit tegen het creëren van die mogelijkheid op bijzondere overrijdbare beddingen: het is niet wenselijk dat motorfietsers over trambeddingen zouden mogen rijden.

Moeten op die busstroken gewone verkeerslichten worden geplaatst (naast de bijzondere verkeerslichten, die er enkel voor het openbaar vervoer zijn)? Worden motorrijders toegelaten op busstroken op autosnelwegen?

C. — POINT DE VUE DU GOUVERNEMENT FLAMAND

Au cours de sa réunion du 29 février 2008, le gouvernement flamand a adopté sur la proposition de loi un point de vue qui a été communiqué à la commission le 14 mars 2008.

Il ne marque pas son accord sur la proposition de loi, étant donné que celle-ci est en contradiction avec la résolution du parlement flamand du 31 janvier 2007 relative à l'utilisation optimale des voies réservées aux bus le long des routes régionales (traduction). Il considère par ailleurs que contrairement à ce que prétendent les auteurs de la proposition de loi dans ses développements, celle-ci est en contradiction avec la résolution de la Chambre du 26 avril 2007 relative à la circulation des motocyclettes dans les bandes réservées aux bus.

D. — DISCUSSION

M. Guido De Padt (Open Vld) souscrit à la proposition de loi. Il considère que le gestionnaire de la voirie doit toujours pouvoir apprécier si l'ouverture d'un couloir d'autobus aux motocyclistes est indiquée, ce que les auteurs ont traduit dans leur texte: l'utilisation d'une bande réservée aux autobus par les motocyclistes ne serait permise que si le gestionnaire de la voirie a placé un signal avec la mention «Moto».

L'intervenant attire l'attention sur un point pratique: les motocyclistes devront respecter les règles relatives aux signaux lumineux spéciaux placés sur les bandes réservées aux bus. Étant donné que la connaissance de ces signaux ne fait pas partie de l'examen de conduite pour les motocyclistes, une formation supplémentaire devra être organisée.

Le *Motor Action Group (MAG)*, une organisation représentative des motocyclistes, plaide pour que seuls certains couloirs d'autobus soient ouverts aux motocyclistes, à savoir les bandes réservées aux bus dont les signaux lumineux ne sont pas influencés par les transports publics et celles qui offrent suffisamment de possibilités de dégagement.

M. Jef Van den Bergh (CD&V – N-VA) souscrit à l'autorisation, dans certains cas, de circulation des motocyclistes sur les bandes réservées aux bus, mais s'oppose à l'instauration de cette possibilité sur les sites spéciaux franchissables: il n'est pas souhaitable que les motocyclistes puissent emprunter les sites propres des trams.

Ces couloirs d'autobus doivent-ils être équipés de signaux lumineux ordinaires (outre les signaux lumineux spéciaux, qui ne s'appliquent qu'aux transports en commun)? Les motocyclistes sont-ils autorisés sur les bandes des autoroutes réservées aux bus?

De Federale commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV) heeft zich niet over het wetsvoorstel uitgesproken, maar plaatst in haar advies over voorstel van resolutie nr. 480 wel vraagtekens bij uitzonderingen op het gebruik van voorbehouden busstroken: «Voorbehouden busstroken moeten hun oorspronkelijke bestemming behouden en de opeenstapeling van uitzonderingen zou afbreuk kunnen doen aan hun doeltreffendheid.» Ook de *Motor Action Group*, die in beginsel pleitbezorger is van het gebruik van busstroken door motorrijders, kant zich tegen een veralgemening van de mogelijkheid omdat de concrete verkeerssituatie en de risico's steeds moeten worden beoordeeld.

Is het, in het licht van de vele uitzonderingen die zouden moeten worden ingevoerd, wel raadzaam om ter zake regelgevend op te treden? Kan de huidige situatie, waarin het gebruik van busstroken door motorrijders in sommige gevallen wordt getolereerd, niet beter worden gehandhaafd?

Overigens legt hij er de nadruk op dat het legistiek niet aangewezen is om een koninklijk besluit – *in casu* het verkeersreglement – bij wet te wijzigen. Al heeft hij zelf ook al dergelijke wetsvoorstellen ingediend, dan was het nooit zijn bedoeling om daarover te laten stemmen. Integendeel, hij heeft een stemming over zulke voorstellen steeds afgewezen, ook als ze van zijn hand waren. De enige bedoeling van zulke wetsvoorstellen kan het zijn om hierover een grondige discussie te hebben in de commissie en de minister te bewegen om zelf via een koninklijk besluit het probleem op te lossen, wat tijdens de vorige regeerperiode ook enkele keren is gebeurd.

Mevrouw Linda Musin (PS) pleit tegen het wetsvoorstel:

- De belangrijkste doelstelling van voorbehouden rijstroken is een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer. Als te veel andere categorieën van weggebruikers (fietsers, taxi's, motorrijders) van die stroken gebruik maken, dreigt het beoogde voordeel van de stroken te verminderen of zelfs te verdwijnen;
- Om het voorstel praktisch haalbaar te maken, zouden veel uitzonderingen moeten worden ingevoerd;
- Motorrijders rijden meestal aan een hogere snelheid dan bussen.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) kant zich tegen het wetsvoorstel. De verschillende snelheid van bussen en motorfietsen en de lagere zichtbaarheid van motorfietsen zouden aanleiding geven tot een toename van het aantal ongevallen; ook de veiligheid van fietsers, die – meer dan gemotoriseerde tweewielers – zwakke weggebruikers zijn, zou in het gedrang komen. Omdat motorfietsen bovendien zorgen voor veel

La commission fédérale pour la Sécurité routière (CFSR) ne s'est pas prononcée sur la proposition de loi, mais elle émet toutefois, dans son avis relatif à la proposition de résolution n° 480, des réserves quant à l'utilisation des bandes réservées aux bus: «Les voies réservées aux bus doivent garder leur vocation première et le cumul des exceptions risque de nuire à leur efficacité». Le *Motor Action Group* qui, en principe, est, lui aussi, favorable à l'utilisation des couloirs d'autobus par les motocyclistes, s'oppose à une généralisation de cette possibilité, car une appréciation systématique du schéma de circulation et des risques concrets est indispensable.

Compte tenu des nombreuses exceptions qui devraient être instaurées, est-il bien indiqué de réglementer cette matière? N'est-il pas préférable de maintenir la situation actuelle, dans laquelle l'utilisation des bandes réservées aux bus par les motocyclistes est tolérée dans certains cas?

Le membre souligne d'ailleurs que, d'un point de vue légistique, il n'est pas indiqué de modifier un arrêté royal – le Code de la route, en l'occurrence – par une loi. Même si lui-même a déjà déposé des propositions de loi en ce sens, son intention n'a jamais été de les mettre aux votes. Au contraire, il s'est toujours opposé à un vote sur de telles propositions, même lorsqu'elles étaient de sa main. Le seul objectif de ces propositions de loi ne peut être que d'ouvrir une discussion de fond sur le sujet en commission et d'inciter le ministre à résoudre lui-même le problème par le biais d'un arrêté royal, ce qui s'est produit à plusieurs reprises au cours de la précédente législature.

Mme Linda Musin (PS) plaide contre la proposition de loi:

- Le principal objectif des bandes réservées est de garantir la fluidité de la circulation des transports en commun. Si un trop grand nombre d'autres catégories d'utilisateurs de la route (cyclistes, taxis, motocyclistes) utilisent ces bandes, l'avantage recherché risque de s'atténuer ou même de disparaître;
- Pour que la proposition soit pratiquement réalisable, il faudrait instaurer de nombreuses exceptions;
- Les motocyclistes roulent généralement à une vitesse plus élevée que les bus.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) s'oppose à la proposition de loi. La différence de vitesse entre les bus et les motocyclettes ainsi que la visibilité plus faible des motocyclettes donneraient lieu à une augmentation du nombre d'accidents; la sécurité des cyclistes, qui sont – davantage que les conducteurs de deux-roues motorisés – des usagers vulnérables de la route, serait également compromise. Comme les

CO₂-uitstoot (zelfs meer dan auto's), is het niet raadzaam dat het gebruik ervan wordt aangemoedigd door de invoering van nieuwe faciliteiten.

E. — VOORTZETTING VAN DE BESPREKING

Mevrouw Valérie De Bue (MR) herinnert nogmaals aan het feit dat tijdens de vorige zittingsperiode een voorstel van resolutie over de materie werd gestemd (DOC 51 2897/006). Deze maatregel zou de vlotheid van het verkeer aanzienlijk verhogen. Wel mogen de bromfietzers niet inhalen. De wegbeheerders moeten uiteindelijk beslissen maar ze moeten wel op het federale niveau de mogelijkheid krijgen de motorfietsen op busbanen toe te laten. Alleen de fietsersverenigingen waren tegen.

De heer Guido De Padt (Open Vld) merkt op dat de motoren bij het gebruik van de busbanen bijzondere verkeerslichten zullen moeten opvolgen. Het MAG onderkent de complexiteit van het veiligheidsprobleem dat gecreëerd kan worden. De wegbeheerder zal geval per geval moeten evalueren met oog voor de doorstroming en de veiligheid van het verkeer. De wegbeheerder moet het laatste woord hebben, met inbegrip van de bewegwijzering.

De heer Jef Van Bergh (CD&V – N-VA) is voorstander van het voorstel, maar wenst de regering de tijd te gunnen om de tijdens de vorige zittingsperiode aangenomen resolutie uit te voeren. De motoren mogen wel niet over de overrijdbare beddingen. Dat stond ook al in de tijdens de vorige zittingsperiode overgenomen resolutie. De spreker zal hiertoe twee amendementen indienen. Zullen ook de busstroken op de autosnelwegen kunnen gebruikt worden? Zelfs de MAG («Motor Action Group») wijst op een aantal gevaren. Het mag geen universele regel worden. Het aannemen van het wetsvoorstel mag niet tot slechte wetgeving leiden doordat het gewijzigde besluit uiteindelijk via een wet zou moeten gewijzigd worden. Het kan alleen maar de bedoeling zijn dat elementen worden aangedragen die in het koninklijk besluit kunnen worden opgenomen.

Mevrouw Linda Musin (PS) vraagt zich af wat de meerwaarde is van de voorgestelde regeling.

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) kant zich tegen de voorgestelde regeling. Motoren rijden sneller dan het openbaar vervoer. Zij kunnen een gevaar opleveren voor de fietsers. Zelfs het BIVV weet geen raad met het voorstel.

motocyclettes émettent en outre beaucoup de CO₂ (même davantage que les voitures), il n'est pas opportun que leur usage soit encouragé par l'introduction de nouvelles facilités.

E. — CONTINUATION DE LA DISCUSSION

Mme Valérie De Bue (MR) rappelle encore qu'une proposition de résolution sur cette matière (DOC 51 2897/006) a été votée au cours de la législature précédente. Cette mesure augmenterait considérablement la fluidité de la circulation. Les motocyclistes n'ont néanmoins pas le droit de dépasser. Les gestionnaires de voirie doivent prendre la décision finale, mais ils doivent obtenir la possibilité au niveau fédéral de permettre l'accès des motocyclistes aux bandes réservées aux bus au niveau fédéral. Seules les associations de cyclistes étaient contre.

M. Guido De Padt (Open Vld) fait remarquer que les motos devront respecter des feux de signalisation particuliers lorsqu'elles utilisent les bandes réservées aux bus. Le MAG reconnaît la complexité du problème en matière de sécurité qui peut être créé. Le gestionnaire de voirie devra évaluer au cas par cas en tenant compte de la fluidité et de la sécurité du trafic. Le gestionnaire de voirie doit avoir le dernier mot, y compris en ce qui concerne la signalisation routière.

M. Jef Van Bergh (CD&V – N-VA) est favorable à la proposition mais souhaite donner au gouvernement le temps d'exécuter la résolution adoptée durant la législature précédente. Les motos ne peuvent toutefois pas circuler sur les sites franchissables. La résolution votée lors de la législature précédente le prévoyait déjà également. L'intervenant présentera deux amendements dans cette optique. Les couloirs de bus pourront-ils également être empruntés sur les autoroutes? Même le MAG («Motor Action Group») pointe du doigt un certain nombre de dangers. Il ne faut pas que cette règle devienne universelle. L'adoption de la proposition de loi ne peut pas aboutir à une mauvaise législation, eu égard à la nécessité de modifier finalement par une loi l'arrêté déjà modifié. L'objectif ne peut être que d'apporter des éléments susceptibles d'être repris dans l'arrêté royal.

Mme Linda Musin (PS) se demande quelle sera de la valeur ajoutée de la réglementation proposée.

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) s'oppose à la réglementation proposée. Les motos roulent plus rapidement que les transports en commun. Elles peuvent mettre les cyclistes en danger. Même l'IBSR est décontenancé par la proposition.

De heer Francis Van den Eynde (VB) wijst op de anomalie een wet te stemmen die een koninklijk besluit wijzigt. Het is verkieslijk dat de regering zich ertoe verbindt de voorgestelde wijziging – waar min of meer een consensus over bestaat – uit te voeren.

Jef Van den Bergh (CD&V – N-VA) sluit zich daarbij aan, en gaat ervan uit dat een stemming een louter indicatieve waarde kan hebben, zoals dat in de vorige legislatuur ook gebeurde. Hij heeft ook vragen bij de juridische waarde van de bepaling die aan de Koning de bevoegdheid geeft om de inhoud van het wetsvoorstel achteraf weer te wijzigen zonder goedkeuring van het parlement.

De heer Xavier Baeselen (MR) stelt dat de motorrijdersverenigingen allang vragende partij zijn. De fietsers worden thans tegen de motorrijders uitgespeeld. Dat is niet correct. Ook kan niet gewacht worden op een initiatief van de staatssecretaris voor Mobiliteit, aangezien deze laatste in zijn beleidsnota (DOC 52 0995/025) met geen woord over het gebruik van de busbanen door de motorrijders rept.

De heer David Geerts (sp.a+VI.Pro) is van oordeel dat de voorgestelde regeling een gewestelijke bevoegdheid betreft.

De heer Bruno Van Grootenbrulle (PS) komt, na het raadplegen van het BIVV, de Brusselse minister van Mobiliteit en de Brusselse vervoersmaatschappij MIVB, tot het besluit dat men onder de leiding van het BIVV eerst van start moet gaan met proefprojecten om de impact van de voorgestelde regeling te meten. Pas daarna kan de wetgever met kennis van zaken tussenbeide komen.

De heer Bruno Tobbacq (sp.a+VI.Pro) merkt op dat tijdens de vorige zittingsperiode een resolutie terzake is gestemd, maar dat de huidige meerderheid deze resolutie in het regeerakkoord noch in de beleidsnota van de staatssecretaris voor Mobiliteit heeft opgenomen. De spreker besluit hieruit dat de meerderheid verdeeld is over de kwestie.

De vertegenwoordiger van de staatssecretaris voor Mobiliteit stelt dat de beleidsnota niet exhaustief is en dat de regering een globale kijk op het probleem van het gebruik van de busbanen voorstaat. Thans kunnen taxi's fietsen en bromfietsen de busbanen gebruiken en binnenkort ook de motoren en misschien ook de autocars en het niet-prioritair ziekenvervoer. En wat met de bromfietsen? Ook moeten de openbare vervoersmaatschappijen hun standpunt bekendmaken en moet via proefprojecten de ware impact van de maatregel worden geëvalueerd.

M. Francis Van den Eynde (VB) indique qu'il est anormal de voter une loi qui modifie un arrêté royal. Il est préférable que le gouvernement s'engage à exécuter la modification proposée – qui fait grosso modo l'objet d'un consensus.

M. Jef Van den Bergh (CD&V – N-VA) se rallie à ces propos et postule qu'un vote peut n'avoir qu'une valeur indicative, comme sous la législature précédente. Il s'interroge également sur la valeur juridique de la disposition qui habilite le Roi à encore modifier la teneur de la proposition de loi a posteriori sans l'approbation du Parlement.

M. Xavier Baeselen (MR) affirme que les associations de motocyclistes sont demandeuses depuis longtemps. Les cyclistes sont à présent utilisés contre les motocyclistes. Ce n'est pas correct. L'on ne peut pas non plus attendre une initiative du secrétaire d'État à la Mobilité, étant donné que sa note de politique générale (DOC 52 0995/025) ne traite nullement de l'utilisation des couloirs de bus par les motocyclistes.

M. David Geerts (sp.a+VI.Pro) estime que la réglementation proposée concerne une compétence régionale.

M. Bruno Van Grootenbrulle (PS) arrive à la conclusion, après avoir consulté l'IBSR, le ministre bruxellois de la Mobilité et la Société de transports bruxellois STIB, qu'il y a lieu de lancer d'abord des projets pilotes sous la direction de l'IBSR, afin de mesurer l'impact de la réglementation proposée. Ce n'est qu'ensuite que le législateur pourra intervenir en connaissance de cause.

M. Bruno Tobbacq (sp.a+VI.Pro) fait observer qu'au cours de la législature précédente, une résolution a été votée sur cette question, mais que l'actuelle majorité n'a inscrit cette résolution ni dans l'accord de gouvernement ni dans la note de politique générale du secrétaire d'État à la Mobilité. L'intervenant en conclut que la majorité est partagée sur la question.

Le représentant du secrétaire d'État à la Mobilité précise que la note de politique générale n'est pas exhaustive et que le gouvernement préconise une vision globale du problème de l'utilisation des voies réservées aux bus. Maintenant les taxis et les vélos peuvent utiliser les voies réservées aux bus et prochainement aussi les motocycles et peut-être aussi les autocars et les véhicules de transport de patients non-prioritaires. Et *quid* des cyclomoteurs? Les sociétés de transports publics doivent aussi faire connaître leur point de vue et il y a lieu d'évaluer le véritable impact de la mesure par le biais de projets pilotes.

F. — STEMMINGEN

Artikel 1 wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Artikel 2 wordt aangenomen met 11 stemmen en 3 onthoudingen.

Op artikel 3 wordt een *amendement nr. 1* (DOC 52 0096/002) ingediend door de heer Jef Van den Bergh c.s. teneinde dit artikel weg te laten. Conform de tijdens de vorige zittingsperiode aangenomen resolutie, moet de mogelijkheid de motorfietsen over de busbanen te laten rijden wettelijk uitgesloten worden bij overrijdbare beddingen (met tramsporen, specifieke verkeerslichten, enzovoorts). Dit amendement wordt aangenomen met 6 tegen 5 stemmen en 3 onthoudingen. Derhalve wordt artikel 3 weggelaten.

Op artikel 4 wordt een *amendement nr. 2* (DOC 52 0096/002) ingediend door de heer Jef Van den Bergh c.s. teneinde, geheel in de lijn van het vorige amendement, de overrijdbare beddingen buiten beschouwing te laten (en dus punt 2° weg te laten). Dit amendement wordt aangenomen met 12 stemmen en 2 onthoudingen. Het artikel wordt, zoals gewijzigd, met eenzelfde stemming aangenomen.

Artikel 5 wordt aangenomen met 12 stemmen en 2 onthoudingen.

Het geheel van het wetsvoorstel – dat een koninklijk besluit wijzigt, maar de Koning de bevoegdheid verleent het gewijzigd besluit in voorkomend geval te wijzigen – wordt aangenomen met 9 tegen 1 stem en 4 onthoudingen.

De rapporteur,

De voorzitter,

Jef VAN den BERGH

François BELLOT

F. — VOTES

L'article 1^{er} est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

L'article 2 est adopté par 11 voix et 3 abstentions.

Un *amendement (n° 1, DOC 51 0096/002)*, tendant à supprimer l'article 3, est présenté par M. Jef Van den Bergh et consorts. Conformément à la résolution adoptée au cours de la législature précédente, la possibilité de laisser les motocyclettes rouler sur les voies réservées aux bus doit être exclue légalement pour les sites franchissables (avec des rails de trams, des feux lumineux de signalisation spécifiques, etc.). Cet amendement est adopté par 6 voix contre 5 et 3 abstentions. L'article 3 est par conséquent supprimé.

Dans le prolongement de l'amendement précédent, M. Jef Van den Bergh et consorts présentent, à l'article 4, un *amendement (n° 2, DOC 52 0096/002)*, tendant à ne pas inclure les sites franchissables (et donc, à supprimer le 2°). Cet amendement est adopté par 12 voix et 2 abstentions. L'article, ainsi modifié, est adopté par un vote identique.

L'article 5 est adopté par 12 voix et 2 abstentions.

L'ensemble de la proposition de loi – qui modifie un arrêté royal, mais accorde au Roi le pouvoir de modifier, le cas échéant, l'arrêté modifié – est adopté par 9 voix contre une et 4 abstentions.

Le rapporteur,

Le président,

Jef VAN den BERGH

François BELLOT