

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

6 mei 2015

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
voor wat betreft de maximumsnelheid op de
autosnelwegen**

(ingediend door de heer Jan Penris,
mevrouw Barbara Pas
en de heer Filip Dewinter)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

6 mai 2015

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 en ce qui
concerne la vitesse maximale autorisée sur les
autoroutes**

(déposée par M. Jan Penris,
Mme Barbara Pas
et M. Filip Dewinter)

SAMENVATTING

*Momenteel bedraagt de maximumsnelheid op
autosnelwegen 120 km per uur.*

*Dit wetsvoorstel strekt ertoe de maximumsnelheid
op te trekken tot 130 km per uur.*

RÉSUMÉ

*À l'heure actuelle, la vitesse est limitée à 120 km
à l'heure sur les autoroutes.*

*Cette proposition de loi vise à porter la vitesse
maximale autorisée à 130 km à l'heure.*

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 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: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 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

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt, in aangepaste vorm, de tekst over van de voorstellen DOC 52 0712/001 en 53 1992/001.

De huidige maximumsnelheid op onze autosnelwegen bedraagt 120 km per uur. Sinds de invoering van deze maximumsnelheid heeft de ontwikkeling van de voertuigen op vlak van prestaties, wegligging en veiligheid, echter niet stilgestaan. De moderne personenwagens zijn technisch zo sterk verbeterd dat de snelheidsbeperking van 120 km per uur op de autowegen achterhaald is.

In Italië, Frankrijk, Luxemburg, Oostenrijk, Tsjechië, Hongarije, Polen en Slovenië is de maximumsnelheid hoger dan 120 km per uur of zelfs vrij, zoals in Duitsland.

In Nederland werd beslist om vanaf 1 september 2012 de maximumsnelheid op de snelwegen op te trekken tot 130 kilometer per uur. Deze beslissing werd voorafgegaan door een succesvol experiment op acht proeftrajecten vanaf maart tot en met november 2011.

De verhoging geldt op bijna 60 % van de Nederlandse autosnelwegen. Op plekken waar verhoging van de maximumsnelheid ten koste gaat van het milieu of de verkeersveiligheid, blijft een lagere maximumsnelheid gelden. Er zijn ook plekken waar de maximumsnelheid alleen een deel van de dag (bijvoorbeeld 's nachts) omhoog gaat. Op plekken waar verhoging van de maximumsnelheid ten koste gaat van het milieu of de verkeersveiligheid, blijft een lagere maximumsnelheid gelden.

De Nederlandse minister van Verkeer verantwoordde de verhoging als volgt: "Mijn uitgangspunt is "harder waar het kan, langzamer waar het moet". Kortweg "130, tenzij": overal waar dat mogelijk is, gaat de maximumsnelheid naar 130 km/h. Kan 130 km/h niet de hele dag, dan via een dynamische maximumsnelheid voor een gedeelte daarvan.

De hogere maximumsnelheid sluit beter aan bij de beleving van de automobilist en leidt jaarlijks tot aanzienlijke reistijdbaten. Als er een lagere snelheid geldt,

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend, en l'adaptant, le texte des propositions DOC 52 0712/001 et 53 1992/001.

La vitesse maximale autorisée actuellement sur nos autoroutes est de 120 km à l'heure. Depuis l'instauration de cette vitesse maximale, les véhicules n'ont cependant cessé d'évoluer en termes de performances, de tenue de route et de sécurité. Les voitures modernes ont été à ce point améliorées sur le plan technique que la limitation de la vitesse à 120 km à l'heure sur les autoroutes est aujourd'hui dépassée.

En Italie, en France, au Luxembourg, en Autriche, en Tchéquie, en Hongrie, en Pologne et en Slovaquie, la vitesse maximale est supérieure à 120 km à l'heure. En Allemagne, la vitesse est même libre.

Les Pays-Bas ont décidé de porter la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes à 130 km à l'heure à partir du 1^{er} septembre 2012. Cette décision a été prise après qu'une expérience fructueuse a été menée sur huit tronçons-tests entre mars et novembre 2011.

L'augmentation est d'application sur près de 60 % des autoroutes néerlandaises. Aux endroits où l'augmentation de la vitesse maximale est préjudiciable à l'environnement ou à la sécurité routière, une vitesse maximale moins élevée reste d'application. À certains endroits, la vitesse maximale est plus élevée pendant une partie de la journée (par exemple, la nuit). Aux endroits où l'augmentation de la vitesse maximale est préjudiciable à l'environnement ou à la sécurité routière, une vitesse maximale moins élevée reste d'application.

Le ministre néerlandais des Transports a justifié l'augmentation comme suit: "Je pars du principe suivant: "plus vite lorsque c'est possible, plus lentement lorsque c'est nécessaire". En bref: "130, sauf si". Autrement dit, la vitesse maximale est portée à 130 km à l'heure à tous les endroits où cela est possible. Si la vitesse ne peut être portée à 130 km à l'heure toute la journée, une vitesse maximale dynamique permet l'augmentation une partie de la journée. ...

Une vitesse maximale plus élevée correspond mieux à ce que l'automobiliste vit en pratique et permet chaque année des économies de temps de parcours

dan is dat altijd met een reden: het blijven binnen de randvoorwaarden voor milieu of verkeersveiligheid.”¹

Iedere automobilist kan trouwens vaststellen dat het bij vrij verkeer, zeer veel moeite kost om zich op de autosnelwegen aan de beperking van 120 km per uur te houden. Dat is niet abnormaal. Op de autosnelwegen moet men geen rekening houden met zwakke weggebruikers, dwarsverkeer of tegenliggers en met de bijhorende verkeersregels.

Een studie van het Engelse *Transport Research Laboratory* heeft aangetoond dat de meeste automobilisten op de autosnelwegen een eigen verkeerscode hanteren, veeleer dan de wettelijk voorgeschreven snelheidsbeperkingen.

Zolang een automobilist, ongeacht zijn snelheid, de wagen onder controle heeft, beschouwt hij zijn niet-reglementair rijgedrag — en dat van zijn omringende bestuurders — niet als onveilig, laat staan als immoreel of crimineel. Ligt de opgelegde snelheidsbeperking lager dan de snelheid die overeenkomt met het comfort- en zekerheidsgevoel van de automobilisten, dan zal, bij afwezigheid van zichtbare of verwachte controle, die snelheidsbeperking massaal overschreden worden. Bovendien stelde hetzelfde instituut vast dat er een U-vormige relatie bestaat tussen de snelheid en de ongevalbetrokkenheid. Bestuurders die veel sneller of veel trager rijden dan de gemiddelde verkeersstroom zijn het meest in ongevallen betrokken.

Experten van de Californische Universiteit hebben dit bevestigd: de veiligste snelheid is deze die overeenstemt met de snelheid van de gemiddelde verkeersstroom, ook al ligt die hoger dan de wettelijk toegelaten limiet.

De enige courante “hindernissen” die op de autosnelwegen voorkomen en waarbij de bestuurder zijn snelheid zou moeten verlagen, zijn ongevallen, files, een nat wegdek en mist.

Bestuurders worden via elektronische borden en autoradio reeds gewaarschuwd voor ongelukken en files. Het zou wenselijk zijn via dezelfde en andere kanalen de bestuurders ook couranter te waarschuwen de snelheid bij regen en mist te minderen, of bij deze omstandigheden lagere maximumsnelheden af te dwingen. Omdat variabele parameters zoals spoorvorming, afwatering en lichtreflectie van het nat wegdek, in rekening dienen

considérables. Toute application d’une vitesse inférieure a une raison: respecter les conditions annexes en matière d’environnement et de sécurité routière.”¹ (*traduction*).

Chaque automobiliste aura d’ailleurs constaté qu’il est très difficile, lorsque le trafic est fluide, de se tenir à la limitation de 120 km à l’heure sur les autoroutes. Ce n’est pas anormal. Sur les autoroutes, il ne faut pas tenir compte des usagers vulnérables, du trafic transversal ou des véhicules venant en sens inverse, ni des règles de circulation y afférentes.

Une étude du *Transport Research Laboratory* (Angleterre) a montré que, sur les autoroutes, la plupart des automobilistes s’en tiennent à leur propre code de la route, plutôt qu’aux limitations de vitesse prescrites par la loi.

Tant qu’un automobiliste a le contrôle de son véhicule, quelle que soit sa vitesse, il ne considère pas que son comportement non réglementaire — et celui des conducteurs qui l’entourent — est dangereux et encore moins immoral ou criminel. Si la vitesse maximale imposée est inférieure à la vitesse qui correspond au sentiment de confort et de sécurité des automobilistes, cette vitesse maximale sera, en l’absence de contrôle visible ou prévu, dépassée pour un grand nombre d’automobilistes. Le même institut constate en outre qu’il existe une relation en forme de courbe de Gauss inversée entre la vitesse et l’implication dans un accident: les conducteurs qui roulent beaucoup plus vite ou beaucoup plus lentement que le flux de circulation moyen sont ceux qui sont le plus impliqués dans des accidents.

Des experts de l’Université de Californie l’ont confirmé: la vitesse la plus sûre est celle qui correspond à la vitesse du flux de circulation moyen, même si celle-ci est supérieure à la limite fixée par la loi.

Les seuls “obstacles” courants qu’un conducteur rencontre sur les autoroutes et qui devraient l’inciter à réduire sa vitesse sont les accidents, les files, un revêtement humide et le brouillard.

Les conducteurs sont déjà avertis des accidents et des files par des panneaux électroniques et les émissions de radioguidage. Il serait souhaitable d’inviter aussi plus fréquemment, par ces mêmes canaux et par d’autres moyens, les conducteurs, à réduire leur vitesse en cas de pluie et de brouillard, ou d’imposer, dans ces circonstances, une réduction de la vitesse maximale autorisée. Dès lors qu’il faut prendre en compte des

¹ Kamerbrief landelijke uitrol snelheidsverhoging, Kamerstuk I28-11-2011 | IenM.

¹ Kamerbrief landelijke uitrol snelheidsverhoging, Kamerstuk I 28-11-2011# | IenM.

te worden gebracht, kan een verlaagde maximumsnelheid bij ongunstige weersomstandigheden niet veralgemeend worden ingevoerd. Dit moet sectie per sectie worden geëvalueerd.

Ingevolge de zesde staatshervorming is de federale overheid voortaan enkel nog bevoegd om de snelheidsbeperkingen op de autosnelwegen te regelen.

Wij stellen daarom voor de maximumsnelheid op de autosnelwegen voor voertuigen waarvoor geen uitzondering is gestipuleerd in het koninklijk besluit van 1 december 1975 op te trekken tot 130 km per uur.

Jan PENRIS (VB)
Barbara PAS (VB)
Filip DEWINTER (VB)

paramètres variables comme la formation d'ornières, l'écoulement des eaux et la réflexion de la luminosité sur le revêtement mouillé, on ne peut instaurer une réduction généralisée de la vitesse maximale autorisée en cas de mauvaises conditions atmosphériques. Il faut procéder à une évaluation section par section.

À la suite de la sixième réforme de l'État, l'autorité fédérale ne sera désormais plus compétente que pour fixer les limitations de vitesse sur les autoroutes.

Nous proposons dès lors de porter à 130 km à l'heure la limitation de vitesse sur les autoroutes pour les véhicules ne relevant pas d'une des exceptions prévues à l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 11.2, 1°, 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, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) het 1° wordt vervangen als volgt: “1° tot 130 km per uur op de autosnelwegen.

De snelheid van voertuigen en slepen (met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton), van autobussen en autocars, is hier evenwel beperkt tot 90 km per uur.”;

B) voor het punt 2°, dat het punt 3° zal vormen, wordt een nieuw punt 2° ingevoegd, luidende:

“2° tot 120 km per uur op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er tenminste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting, voor zover de rijrichtingen anders dan door wegmarkeringen gescheiden zijn.

De snelheid van voertuigen en slepen (met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton), van autobussen en autocars, is hier evenwel beperkt tot 90 km per uur.”.

Art. 3

In artikel 11.3 worden de woorden “11.2.1° en 11.2.2°a)” telkens vervangen door de woorden “11.2.1° tot 11.2.3°a)”.

23 april 2015

Jan PENRIS (VB)
Barbara PAS (VB)
Filip DEWINTER (VB)

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

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 11. 2, 1°, de 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, les modifications suivantes sont apportées:

A) le 1° est remplacé par ce qui suit: “1° à 130 km l'heure sur les autoroutes.

Toutefois, la vitesse des véhicules et trains de véhicules (dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes), des autobus et des autocars y est limitée à 90 km à l'heure.”;

B) avant le 2°, qui deviendra le 3°, il est inséré un 2° (nouveau) rédigé comme suit:

“2° à 120 km à l'heure sur les voies publiques divisées en quatre bandes de circulation ou plus dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation, pour autant que les sens de circulation soient séparés autrement qu'avec des marques routières.

Toutefois, la vitesse des véhicules et trains de véhicules (dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes), des autobus et des autocars y est limitée à 90 km à l'heure.”.

Art. 3

Dans l'article 11.3 du même arrêté royal, les mots “au 11.2.1° et 11.2.2°a)” sont chaque fois remplacés par les mots “aux 11.2.1° à 11.2.3°a)”.

23 avril 2015