

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

20 MEI 1996

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van artikel 11.2 van het
koninklijk besluit van 1 december 1975
houdende algemeen reglement op de
politie van het wegverkeer, inzake
snelheidsbeperkingen**

(Ingediend door de heren
Hugo Van Dienderen en Philippe Dallons)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. — ALGEMENE INLEIDING

De dagelijkse files en de regelmatig terugkerende problemen met te hoge ozonconcentraties bij windstilte en temperatuursinversie doen meer en meer stemmen opgaan om de aangroei van het autogebruik in te perken.

Wie zich realiseert wat op ons afkomt, namelijk een complete verkeerschaos met een milieuramp er nog bovenop, streeft naar oplossingen ten gronde. Tientallen ingrepen zullen nodig zijn om de ongebreidelde groei van het autogebruik af te remmen en om te buigen. Als een van die ingrepen stellen we thans de vermindering van de toegelaten snelheid voor.

(*) Tweede zitting van de 49^e zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

20 MAI 1996

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'article 11.2 de l'arrêté royal
du 1^{er} décembre 1975 portant
règlement général sur la police de la
circulation routière, en ce qui
concerne les limitations de vitesse**

(Déposée par MM. Hugo Van Dienderen
et Philippe Dallons)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. — INTRODUCTION GENERALE

Etant donné les files quotidiennes et les problèmes que font surgir régulièrement les concentrations trop élevées d'ozone par temps calme et en cas d'inversion de température, de plus en plus de voix s'élèvent pour demander une limitation de l'utilisation croissante de la voiture.

Quiconque se rend compte du chaos complet qui nous menace, et de la catastrophe environnementale qui viendra en prime, ne peut qu'aspirer à des solutions radicales. Il faudra prendre des dizaines de mesures pour freiner et infléchir le développement débridé de l'usage de la voiture. Nous voulons y contribuer en proposant une modification de l'article 11.2 de l'arrêté royal mentionné dans l'intitulé, en vue d'abaisser la vitesse autorisée.

(*) Deuxième session de la 49^e législature.

Voor deze wetswijziging beschikken we over de volgende argumenten :

1. Verlaging van de snelheidslimiet betekent minder milieuverontreiniging bij constant gebleven autopark en afgelegde km per jaar. Vooral de hoogste snelheidsgrens is bepalend voor de graad van milieuverontreiniging. Een snelrijdende auto stoot vooral veel stikstofoxiden uit. NOX draagt bij tot de verzuring van ons leefmilieu en verhoogt in combinatie met koolwaterstoffen de fotochemische verontreiniging én draagt bij tot het broeikas-effect. Een aanzienlijk percentage van de kilometers wordt afgelegd op de snelwegen, waar de Belgische norm nog steeds 120 km/u is. Tegen die snelheid komen er 40 % meer schadelijke stoffen uit de uitlaat dan bij 100 km per uur en verbruikt de auto 30 % meer brandstof. Verlaging van de snelheidslimiet naar 100 km/u zou een hoop verzuring schelen.

2. Door de aanneming van ons wetsvoorstel, zou België deelgenoot worden in een mondiale tendens. Ook internationaal neemt men immers maatregelen om de toegelaten snelheid te beperken. De Zweedse overheid heeft onlangs de maximumsnelheid verlaagd tot 90 km/u, onder andere wegens de alarmerende berichten over dode bossen en meren.

In het rapport *Naar een nationaal beleid tegen de verzuring* (februari 1989) van de Nederlandse Stichting Maatschappij en Onderneming wordt een algemene snelheidsverlaging — naast maatregelen in de landbouwsector en de industrie — bepleit als een eenvoudig en goedkoop middel om de zure regen tegen de eeuwwisseling met de helft te verminderen.

3. Terecht vragen steeds meer buurten die midde door gesneden zijn door een of andere drukke autoweg maatregelen vanwege de overheid om de lawaailast te verminderen. Aanvragen voor lawaaiwerende muren langs de autostrades zijn legio. Een vermindering van de toegelaten maximumsnelheid voor het autoverkeer zou de leefbaarheid van deze buurten gevoelig verbeteren, zonder noemenswaardige uitgaven.

4. De vermindering van de toegelaten snelheid zou ook de veiligheid van het autogebruik verhogen, hetgeen de bevolking deze snelheidsbeperking doet aanvaarden.

Aan het Via Secura-nummer van december 1989 ontleen ik de volgende gegevens : « Het krachtdadige njet van het Zwitserse Bureau *Beratungsstelle für Unfallverhütung* (BFU), viel bij de meerderheid van de Zwitsers in goede aarde. Waar een volksinitiatief de verlaagde snelheidsgrenzen opnieuw wou optrek-

Nous nous fondons sur les arguments suivants :

1. L'abaissement de la limite de vitesse permet de réduire la pollution à parc automobile et kilométrage annuel constants. Le degré de pollution de l'environnement dépend surtout de la limite de vitesse supérieure. Une voiture roulant à grande vitesse émet surtout beaucoup d'oxyde d'azote. Celui-ci contribue à acidifier notre environnement et, combiné aux hydrocarbures, il aggrave la pollution photochimique et l'effet de serre. Un pourcentage considérable de kilomètres se parcourt sur les autoroutes, qui sont toujours soumises, en Belgique, à la norme de vitesse maximale de 120 km à l'heure. A cette vitesse, le volume des substances nuisibles s'échappant dans l'atmosphère est supérieur de 40 % à ce qu'il est à la vitesse de 100 km à l'heure et la voiture consomme 30 % de carburant de plus. En ramenant la vitesse maximale à 100 km à l'heure, on réduirait sensiblement l'acidification.

2. Si notre proposition de loi était adoptée, la Belgique s'inscrirait dans une tendance mondiale. En effet, des mesures sont prises, à l'échelle internationale, pour réduire la vitesse autorisée. Les autorités suédoises viennent de ramener la vitesse maximale autorisée à 90 km à l'heure, notamment à la suite d'informations alarmantes sur le dépérissement des forêts et des lacs.

Dans un rapport de février 1989 intitulé *Naar een nationaal beleid tegen de verzuring* (Vers une politique nationale contre l'acidification), la *Nederlandse Stichting Maatschappij en Onderneming* (Fondation néerlandaise Société et Entreprise) préconise, outre des mesures dans les secteurs agricole et industriel, un abaissement généralisé de la vitesse maximale autorisée comme un moyen simple et peu coûteux de réduire de moitié les pluies acides d'ici à la fin du siècle.

3. C'est à juste titre que de plus en plus de quartiers traversés par une autoroute à forte circulation réclament des autorités qu'elles prennent des mesures en vue de réduire les nuisances sonores. Les demandes d'installation de murs antibruit le long des autoroutes sont légion. En réduisant la vitesse maximale autorisée pour le trafic automobile, l'on améliorerait sensiblement la viabilité de ces quartiers sans avoir à faire des dépenses notables.

4. Une réduction de la vitesse maximale autorisée permettrait également de renforcer la sécurité d'utilisation de la voiture, ce qui constituerait un élément de nature à faire admettre cette mesure par la population.

Selon le numéro de décembre 1989 de Via Secura, le non catégorique du Bureau suisse de prévention des accidents (*Beratungsstelle für Unfallverhütung*) a été bien accueilli par une majorité d'Helvètes. Alors qu'une initiative populaire proposait de rétablir les limites maximales de vitesse, qui avaient été abais-

ken tot de oorspronkelijke 100 km op de belangrijke wegen buiten de bebouwde kom en 130 km/u op de autosnelwegen, heeft 62 % van de bevolking gestemd voor het behoud van de experimenteel ingevoerde snelheidslimieten van 80 km/u op de gewone verkeerswegen en 120 km/u op de autosnelwegen. »

Dat Bureau wist zo'n grote meerderheid van de bevolking te overtuigen met de volgende argumenten :

« Hoewel ook in West-Duitsland er de jongste jaren minder verkeersdoden waren, wat vooral te danken is aan het feit dat het percentage gordeldragers verdubbeld is, ligt de veiligheid er op de autosnelwegen — waar alleen een aanbeveling geldt om niet harder te rijden dan 130 km/u — beduidend lager dan in Zwitserland. Rekening houdend met het aantal voertuig-kilometers telt men in dit laatste land op de autosnelwegen liefst 40 % minder doden en zwaargewonden dan op de Westduitse *Autobahnen*. »

Wanneer men ten slotte de vergelijking maakt van het verkeersveiligheidsniveau (aantal doden in verhouding tot het aantal voertuig-kilometers) in Zwitserland en de EU-landen, ziet men dat het Alpenland nu het derde veiligste is na Groot-Brittannië en Nederland. »

De bovenvermelde strengere snelheidslimiet en betere controle op de naleving ervan, verklaren volgens ons de schrijnende vaststelling dat in België jaarlijks 2,5 keer meer verkeersdoden vallen per voertuig-kilometer dan in de VS. België is op dat vlak het onveiligste Europese land na Portugal. De verplichting dat de hoofdgroeven van de autobanden minimaal 1,6 mm diep moeten zijn en de geleidelijke invoering van de verplichte autogordels achterin voor personenwagens en breaks zijn een goede aanvulling, maar geen efficiënte vervanging voor de door ons voorgestelde snelheidslimietverstrakking. De recentelijk ingevoerde snelheidsbeperking is slechts een bescheiden eerste stap in de goede richting.

5. De verlaging van de toegelaten maximumsnelheid zou de taak van de rijkswacht verlichten; deze laatste zou tijdens het zomerspitsverkeer naar en van de kust veel minder vlug een beroep moeten doen op het organiseren van blokrijden. Door de wettelijke verlaging van de maximumsnelheid, wordt de normale doorstroming van het verkeer immers in de hand gewerkt.

sées, à leur valeur initiale de 100 km/h sur les routes principales situées en dehors des agglomérations et de 130 km/h sur les autoroutes, 62 % de la population se sont prononcés en faveur du maintien des limites maximales fixées à titre expérimental à 80 km/h sur les routes ordinaires et à 120 km/h sur les autoroutes.

Les arguments qui ont permis au Bureau suisse précité de convaincre une majorité aussi importante de la population étaient les suivants :

« Bien que le nombre des tués ait aussi été réduit en RFA au cours des dernières années, en particulier grâce au port deux fois plus fréquent de la ceinture de sécurité, la sécurité sur les autoroutes allemandes — où la limite maximale de vitesse de 130 km/h n'est qu'une limite recommandée — est nettement moins élevée qu'en Suisse. Si l'on se réfère au nombre moyen de kilomètres parcourus par véhicule, l'on constate qu'il y a 40 % de tués et de blessés graves de moins sur le réseau autoroutier suisse que sur le réseau allemand.

Enfin, en comparant le niveau de sécurité atteint dans les pays de la CEE (nombre de tués proportionnellement au nombre de kilomètres parcourus par véhicule), l'on constate qu'à cet égard, la Suisse vient en troisième position après la Grande-Bretagne et les Pays-Bas. »

La limitation plus stricte de la vitesse maximale aux Etats-Unis, dont il vient d'être question, et le meilleur contrôle du respect de celle-ci expliquent, selon nous, que la route tue, chaque année, 2,5 fois moins par km-véhicule qu'en Belgique. La Belgique est, après le Portugal, le pays d'Europe où la sécurité routière est le moins élevée. La disposition récemment prévue qui impose une profondeur du dessin des pneus supérieure à 1,6 mm et l'introduction progressive de l'obligation de placer des ceintures de sécurité aux places arrières des voitures et des breaks assortiraient la limitation de vitesse que nous proposons d'un complément positif, mais elles ne pourraient jamais la remplacer efficacement. La limitation de vitesse décidée tout récemment n'est qu'un modeste premier pas dans la bonne direction.

5. En abaissant la vitesse maximale autorisée, on allègerait la tâche de la gendarmerie. Elle devrait, en effet, imposer beaucoup moins souvent le système de la circulation par blocs pour canaliser le trafic de pointe sur l'autoroute du littoral en été. Une telle mesure favoriserait un écoulement normal du trafic.

II. — ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Benevens de voordelen vermeld in de algemene inleiding, zal de verlaging van de maximumsnelheid op de autosnelwegen, de noodzaak van de aanleg van nieuwe autosnelwegen in België verminderen. De geringere tijdswinst zal immers niet meer opwegen tegen de gestegen kosten van aanleg en onderhoud.

De reductie van de snelheid zal ook de veiligheid van de zwakke weggebruiker vergroten, het aantal ongevallen beperken en de lawaaihinder en andere vormen van milieuverontreiniging terugdringen.

H. VAN DIENDEREN
Ph. DALLONS

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 11.2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in het 1° worden de woorden « tot 120 km per uur » vervangen door de woorden « tot 100 km per uur bij normale weersomstandigheden en bij mistig weer tot 60 km per uur »;

2° in het 2° worden de woorden « 90 km per uur » vervangen door de woorden « 80 km per uur bij normale weersomstandigheden en bij mistig weer tot 60 km per uur ».

25 april 1996.

H. VAN DIENDEREN
Ph. DALLONS

II. — COMMENTAIRE DES ARTICLES

Outre les avantages signalés dans l'introduction générale, l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes rendra moins nécessaire la construction de nouvelles autoroutes en Belgique. En effet, la réduction qui s'ensuivrait du gain de temps pour les usagers des autoroutes ramènerait ce gain à un niveau qui ne justifierait plus l'accroissement des frais de construction et d'entretien.

La réduction de la vitesse maximale autorisée permettra également d'améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables, de réduire le nombre d'accidents ainsi que les nuisances sonores et d'autres formes de pollution de l'environnement.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

A l'article 11.2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au 1°, les mots « à 120 km à l'heure » sont remplacés par les mots « à 100 km à l'heure dans des conditions atmosphériques normales et à 60 km à l'heure par temps de brouillard »;

2° Au 2°, les mots « à 90 km à l'heure » sont remplacés par les mots « à 80 km à l'heure dans des conditions atmosphériques normales et à 60 km à l'heure par temps de brouillard ».

25 avril 1996.