

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

17 mai 2021

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 minimale imposée
sur les autoroutes**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
MME **Marianne VERHAERT**

SOMMAIRE

Pages

I. Procédure	3
II. Exposé introductif de l'auteur principal de la proposition de loi	3
III. Discussion	4
IV. Votes	5
Annexes	6

Voir:

Doc 55 **0716/ (2019/2020)**:

001: Proposition de loi de M. Troosters et consorts.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 mei 2021

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 inzake de minimumsnelheid op de
autosnelwegen**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Marianne VERHAERT**

INHOUD

Blz.

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting van de hoofdindieners van het wetsvoorstel	3
III. Bespreking	4
IV. Stemmingen	5
Bijlagen	6

Zie:

Doc 55 **0716/ (2019/2020)**:

001: Wetsvoorstel van de heer Troosters c.s.

04617

**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, Nicolas Parent, 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
Vooruit Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
N., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bombled, Katrin Jadin, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Jasper Pillen, 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
Vooruit	: Vooruit
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering 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 toezpraken (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 (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi le 11 décembre 2019, le 4 février 2020, le 19 janvier 2021 et le 9 février 2021.

I. — PROCÉDURE

Lors de la réunion de commission du 11 décembre 2019, il a été décidé d'associer les gouvernements régionaux, conformément à l'article 97 du Règlement de la Chambre, et également de demander, en application de l'article 28 du même règlement, un avis écrit:

- au SPF Mobilité et Transports;
- à l'institut Vias;
- au Centrex (centre d'expertise et de connaissance en matière de circulation routière).

Les réponses écrites reçues figurent en annexe au présent rapport.

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

M. Frank Troosters (VB) renvoie aux développements relatifs à sa proposition de loi (DOC 55 0716/001) qui vise à réduire le nombre d'accidents sur les autoroutes causés par des véhicules roulant trop lentement.

Le forum flamand de la sécurité routière estime que la proposition est judicieuse étant donné qu'une vitesse peu élevée paraît tout aussi dangereuse qu'une vitesse trop élevée. Le forum indique également que cette proposition poursuit une meilleure fluidité du trafic. Cet avis est partagé par Febetra et le ministre fédéral de l'Emploi, de l'Économie et des Consommateurs, M. Kris Peeters. L'orateur souligne que l'institut Vias n'est pas non plus opposé à cette proposition.

En revanche, le gouvernement bruxellois se montre réticent: il n'existe d'ailleurs aucune étude nationale ou internationale sur les effets de l'augmentation de la vitesse minimale sur l'autoroute. Or, il n'est pas réellement concevable de produire une étude pour chaque proposition de loi.

Le gouvernement bruxellois souligne que la priorité est de réduire le nombre de victimes dues aux accidents de la route. Il considère cependant qu'une vitesse plus

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens de vergaderingen van 11 december 2019, 4 februari 2020, 19 januari 2021 en 9 februari 2021.

I. — PROCEDURE

Tijdens de commissievergadering van 11 december 2019 werd beslist om overeenkomstig artikel 97 van het Kamerreglement de gewestregeringen te betrekken en tevens met toepassing van artikel 28 van het Kamerreglement schriftelijk advies te vragen aan:

- de FOD Mobiliteit en Transport;
- Vias Institute;
- Centrex (kennis- en expertisecentrum voor het wegverkeer).

De ontvangen schriftelijke antwoorden gaan als bijlage bij dit verslag.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HOOFDINDIENER VAN HET WETSVORSTEL

De heer Frank Troosters (VB) verwijst naar de toelichting bij zijn wetsvoorstel (DOC 55 0716/001), dat ertoe strekt het aantal ongevallen te beperken die door te traag rijdende voertuigen worden veroorzaakt.

Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid acht het wetsvoorstel judicieus, daar een lage snelheid even gevaarlijk blijkt als een te hoge snelheid. Het forum geeft ook aan dat dit wetsvoorstel een betere verkeersdoorstroming beoogt. Die mening wordt gedeeld door Febetra en door de heer Kris Peeters, toenmalig federaal vice-eersteminister en minister van Werk, Economie en Consumenten, belast met Buitenlandse Handel. De spreker beklemtoont dat VIAS Institute evenmin tegen dit voorstel gekant is.

De Brusselse regering daarentegen is terughoudend. Er bestaat trouwens geen enkele nationale of internationale studie over de gevolgen van een verhoging van de minimumsnelheid op de autosnelweg. Het is evenwel niet echt denkbaar om voor elk wetsvoorstel een studie te verrichten.

De Brusselse regering onderstreept dat de prioriteit ligt bij het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Volgens haar heeft een hogere snelheid echter

élevée entraîne des conséquences graves, et le but de la proposition est de justement éviter les accidents. Référence est faite, également, aux bus dans lesquels le port de la ceinture de sécurité n'est pas obligatoire.

En conclusion, les observations du gouvernement bruxellois par rapport à la proposition de loi ne sont pas convaincants.

III. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Jef Van den Bergh (CD&V) se pose la question de l'application des mesures prônées aux véhicules militaires: l'accès aux autoroutes leur serait-il interdit? Quid des poids lourds gravissant le relief vallonné des Ardennes?

M. Josy Arens (cdH) affirme qu'augmenter la vitesse minimale sur l'autoroute peut sembler une bonne idée en vue de diminuer le nombre d'accidents de la route. Néanmoins, il estime que cette diminution aura peu d'incidence sur la sécurité routière, avis aussi partagé par l'institut Vias.

L'institut Vias rappelle que le danger est présent lorsqu'il y a une grande différence de vitesse sur l'autoroute. Augmenter la vitesse minimale pour réduire l'écart de vitesse pourrait diminuer les dépassements sur l'autoroute. L'institut Vias estime donc que cette proposition aurait une faible incidence sur la sécurité routière.

L'orateur constate aussi que très peu d'automobilistes conduisent à une vitesse de 70 km/h et donc le problème ne concerne qu'un nombre d'infractions très limité. 1 300 000 amendes ont été infligées en 2020 et seulement une petite centaine d'entre elles concernaient une infraction liée à une conduite en dessous de la vitesse minimale.

L'organisation VAB soutient la proposition de loi, mais n'en voit pas la nécessité.

M. Arens reste mitigé et annonce que son groupe ne soutiendra pas cette proposition.

M. Wouter Raskin (N-VA) partage l'analyse du préopinant et considère qu'une augmentation de la vitesse minimale aura une très faible incidence sur la sécurité routière ainsi qu'il est mentionné dans différents avis.

ernstige gevolgen. Het doel van het wetsvoorstel is nu net ongevallen te voorkomen. Tevens wordt verwezen naar de bussen waarin het dragen van veiligheidsgordels niet verplicht is.

Kortom, de opmerkingen van de Brusselse regering met betrekking tot het wetsvoorstel zijn niet overtuigend.

III. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) vraagt zich af of de voorgestane maatregelen ook voor de militaire voertuigen zouden gelden: zou dergelijke voertuigen de toegang tot de autosnelwegen worden ontzegd? *Quid* met de zware vrachtwagens die over het heuvelachtige terrein van de Ardennen rijden?

De heer Josy Arens (cdH) stelt dat een verhoging van de minimumsnelheid op de autosnelweg een goed idee kan lijken om het aantal verkeersongevallen te verminderen. Volgens hem zal die vermindering echter weinig impact hebben op de verkeersveiligheid, een mening die ook door Vias Institute wordt gedeeld.

Vias Institute herinnert eraan dat het gevaarlijk wordt in geval van een groot snelheidsverschil op de autosnelweg. Een verhoging van de minimumsnelheid om het snelheidsverschil te verkleinen, zou het aantal inhaalmanoeuvres op de autosnelweg kunnen verlagen. Vias Institute meent dan ook dat dit wetsvoorstel een geringe impact op de verkeersveiligheid zou hebben.

Voorts constateert de spreker dat maar heel weinig automobilisten 70 kilometer per uur rijden en dat dit vraagstuk dus slechts een zeer beperkt aantal overtredingen betreft. In 2020 werden 1 300 000 geldboetes uitgeschreven, en slechts een honderdtal daarvan betroffen een overtreding in verband met het feit dat de betrokkenen trager dan de minimumsnelheid reden.

De organisatie VAB steunt het wetsvoorstel, maar ziet de noodzaak er niet van in.

De heer Arens heeft bij een en ander gemengde gevoelens en kondigt aan dat zijn fractie dit wetsvoorstel niet zal steunen.

De heer Wouter Raskin (N-VA) is het eens met de analyse van de vorige spreker en gaat ervan uit dat een verhoging van de minimumsnelheid een zeer geringe impact zal hebben op de verkeersveiligheid, zoals in

Seule Febetra se dit favorable à la proposition de loi, mais, pour le membre, la pertinence de la proposition de loi n'est pas démontrée.

B. Réponses de l'auteur principal

M. Frank Troosters (VB) constate que les membres font une lecture sélective des différents avis. Or, une décision au niveau politique s'impose, si l'on veut réduire le nombre de victimes de la route.

IV. — VOTES

Article premier

L'article premier n'appelle aucun commentaire et est adopté à l'unanimité.

Art. 2

L'article 2 ne donne lieu à aucune observation et est rejeté par onze voix contre deux et trois abstentions.

*
* *

En conséquence, l'ensemble de la proposition de loi est considéré comme rejeté.

La rapporteure,

Marianne VERHAERT

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

ANNEXES

verschillende adviezen wordt aangegeven. Alleen Febetra is voorstander van het wetsvoorstel, maar volgens het lid is de relevantie van het wetsvoorstel niet aangetoond.

B. Antwoorden van de hoofdindiener

De heer Frank Troosters (VB) stelt vast dat de leden er een selectieve lezing van de verschillende adviezen op nahouden. Zo men echter het aantal verkeersslachtoffers wil terugdringen, is een beslissing op politiek vlak noodzakelijk.

IV. — STEMMINGEN

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Artikel 2 wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen en 3 onthoudingen.

*
* *

Derhalve wordt het gehele wetsvoorstel als verworpen beschouwd.

De rapportrice,

Marianne VERHAERT,

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE

BIJLAGEN



Note aux membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

Objet: Avis sur la proposition de Loi du 7 novembre 2019, 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 en ce qui concerne la vitesse minimale imposée sur les autoroutes

Rétroactes:

La Région de Bruxelles Capitale est consultée par le Gouvernement Fédéral, au même titre que les autres Régions du pays, sur les propositions de loi qui concernent une matière pour laquelle une procédure de coopération avec les gouvernements de région est prescrite. La première Ministre demande par courrier daté du 20 décembre 2019 un avis à la Région portant sur la proposition de Loi du 7 novembre 2019, 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 en ce qui concerne la vitesse minimale imposée sur les autoroutes.

Ce projet de Loi vise à porter de 70 à 80km/h la vitesse minimale imposée sur les autoroutes.

Considérant qu'aucune référence n'est faite vers une étude scientifique nationale ou internationale, pertinente, qui confirme qu'effectivement le 70km/h est une vitesse « trop faible, eu égard au trafic actuel que connaissent nos autoroutes » ;

Considérant que la Région fait de la Sécurité routière une de ses priorités pour cette législature et que dans ce cadre, la politique se fonde dans une logique de vision zéro victimes ;

Considérant que la vitesse reste une des causes les plus importantes en matière d'accidents de la route et que plus la vitesse est élevée, plus la gravité de ces accidents est importante, avec des conséquences pouvant aller jusqu'au décès ;

Considérant que les portions du ring/d'autoroute gérées par la Région de Bruxelles-Capitale sont jalonnées de multiples entrées/sorties, parfois fort rapprochées ;

Considérant que l'énergie libérée en cas d'accident vaut pour tous les véhicules, poids lourds compris que plus leur vitesse augmente, plus leur distance de freinage est grande et plus les conséquences en cas d'accidents seront graves ;

Considérant qu'en Région de Bruxelles Capitale, les poids lourds sont limités à une vitesse de 70km/h dans le virage de Forest, considéré comme un lieu accidentogène, en particulier pour ceux-ci ;

Considérant que certaines portions du ring/d'autoroute gérées par la Région de Bruxelles-Capitale sont parcourues par des bus, transportant des voyageurs, non pourvus de ceinture de sécurité ;

L'avis de la Région de Bruxelles-Capitale est **défavorable** à cette proposition de Loi.

Si cette Loi devait être ratifiée, la Région de Bruxelles-Capitale demanderait qu'un système d'exemption soit introduit à l'initiative/décision du gestionnaire de voirie.

Impact budgétaire:

/

Avis de l'Inspecteur des Finances:

/



Accord du Ministre du Budget:

/

Test Gender :

/

Proposition de décision:

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

- approuve le contenu de la note ;
- remet un **avis défavorable** à la proposition de Loi du 7 novembre 2019, 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 en ce qui concerne la vitesse minimale imposée sur les autoroutes ;
- charge la Ministre de la Mobilité, des Travaux Publics et de la Sécurité routière dans ses attributions du suivi à réserver à ce dossier.

Cette décision est de notification immédiate.



Elke Van den Brandt

Synthèse:

Sur proposition du Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et de la Sécurité routière, Elke Van den Brandt, le Gouvernement bruxellois rend un avis défavorable sur la proposition de loi du 7 novembre 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 la vitesse minimale imposée sur les autoroutes.



Nota aan de leden van de Hoofdstedelijke Regering

Betreft: Advies over het wetsvoorstel van 7 november 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 inzake de minimumsnelheid op de autosnelwegen

Achtergrond:

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt, net als de andere gewesten van het land, door de Federale Regering geraadpleegd over wetsvoorstellen betreffende een aangelegenheid waarvoor een procedure voor samenwerking met de regeringen van de gewesten is voorgeschreven. Bij brief van 20 december 2019 vraagt de Eerste Minister om advies over het wetsvoorstel van 7 november 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 inzake de minimumsnelheid op de autosnelwegen.

Dit wetsvoorstel strekt ertoe de minimumsnelheid op de autosnelwegen op te trekken van 70 naar 80 km/u.

Overwegend dat er niet verwezen wordt naar enige relevante nationale of internationale wetenschappelijke studie die bevestigt dat 70 km/u als snelheid effectief te traag is, gelet op het huidige verkeer op onze snelwegen;

Overwegend dat het Gewest van verkeersveiligheid een van zijn prioriteiten maakt voor deze regeerperiode, en het beleid in dit opzicht gebaseerd wordt op een streven naar nul slachtoffers;

Overwegend de snelheid een van de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen blijft en deze ongevallen erger zijn naarmate de snelheid hoger is, met gevolgen die kunnen gaan tot een overlijden;

Overwegend dat de delen van de ring/autosnelweg beheerd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest meerdere op- en afritten tellen, vaak dicht bij elkaar;

Overwegend dat inzake de energie die vrijkomt bij een ongeval geldt dat voor alle voertuigen, vrachtwagens inbegrepen, de remafstand groter wordt en de gevolgen van ongevallen ernstiger zijn hoe sneller ze rijden;

Overwegend dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vrachtwagens slechts 70 km/u mogen rijden in de bocht van Vorst, die als ongeval gevoelige zone wordt beschouwd, in het bijzonder voor vrachtwagens;

Overwegend dat op bepaalde delen van de ring/autosnelweg beheerd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bussen rijden met passagiers die geen veiligheidsgordel dragen;

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest brengt een **ongunstig advies** uit over het wetsvoorstel.

Als deze wet toch geratificeerd zou worden, vraagt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een afwijkingstelsel in te voeren op initiatief/beslissing van de wegbeheerder.

Budgetaire impact:

/

Advies van de Inspecteur van Financiën:



/

Akkoord van de minister van Begroting:

/

Gendertest

/

Voorstel van beslissing:

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering

- keurt de inhoud van de notitie goed ;
- brengt een **ongunstig advies** uit over het wetsvoorstel van 7 november 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 inzake de minimumsnelheid op de autosnelwegen;
- belast zijn Minister bevoegd voor Mobiliteit, Openbare werken en Verkeersveiligheid met het gevolg dat aan dit dossier moet worden gegeven.

Deze beslissing wordt onmiddellijk ter kennis gebracht.

Elke Van den Brandt

Samenvatting:

Op voorstel van minister Elke Van den Brandt brengt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een ongunstig advies uit over het wetsvoorstel van 7 november 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 inzake de minimumsnelheid op de autosnelwegen.

CHANCELLERIE DU PREMIER MINISTRE

RUE DE LA LOI, 16
1000 BRUXELLESDIRECTION GÉNÉRALE
SECRETARIATS ET COORDINATION

20 DEC. 2019

Vos réf :
Nos réf : S: Réformes institutionnelles/Briefven-
WetsvoorstellenMonsieur Rudi Vervoort
Ministre-Président du Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale
Rue Ducale, 7-9
1000 Bruxelles**OBJET : Propositions de loi - Procédure de collaboration**

Monsieur le Ministre-Président,

Le Président de la Chambre des représentants m'a demandé, conformément à l'article 97, 1., alinéa 1^{er}, du règlement de la Chambre, de vous transmettre les propositions de loi ci-jointes, qui concernent une matière pour laquelle une procédure de coopération avec les gouvernements de région est prescrite.

Il s'agit en particulier des propositions de loi suivantes :

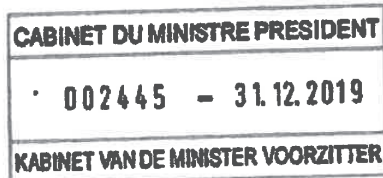
- Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique en ce qui concerne la vitesse minimale imposée sur les autoroutes (n° 0716/001) ;
- Proposition de loi de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 en vue d'instaurer la chaussée à circulation centrale (n° 0789/001) ;
- 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 réglementation relative aux piétons et aux cyclistes, et les amendements 1 à 3 à cette proposition (n° 0849/001-002).

Conformément à l'article 97, 2., du règlement de la Chambre, je vous demande de faire connaître au Président de la Chambre des représentants la position de votre Gouvernement sur ces propositions de loi, et ce avant le 18 janvier 2020.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre-Président, l'assurance de ma très haute considération.

La Première Ministre,

S. WILMES



Votre contact:

.be



GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Bruxelles, jeudi 16 janvier 2020

**GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE
NOTIFICATION DE LA RÉUNION DU CONSEIL DES MINISTRES
DU JEUDI 16 JANVIER 2020**

POINT 21

Avis sur la proposition de Loi du 7 novembre 2019, 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 en ce qui concerne la vitesse minimale imposée sur les autoroutes
(GRBC-EV-41.66514)

Décision:

Accord.

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- approuve le contenu de la note ;
- remet un avis défavorable à la proposition de Loi du 7 novembre 2019, 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 en ce qui concerne la vitesse minimale imposée sur les autoroutes ;
- charge la Ministre de la Mobilité, des Travaux Publics et de la Sécurité routière dans ses attributions du suivi à réserver à ce dossier.

Cette décision est de notification immédiate.

Le Secrétaire,

Eric MERCENIER



BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK REGERING

Brussel, donderdag 16 januari 2020

**BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJK REGERING
BETEKENING VAN DE VERGADERING VAN DE MINISTERRAAD
VAN DONDERDAG 16 JANUARI 2020**

PUNT 21

Advies over het wetsvoorstel van 7 november 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 inzake de minimumsnelheid op de autosnelwegen
(BHR-EV-41.66514)

Beslissing:

Akkoord.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- keurt de inhoud van de notitie goed ;
- brengt een ongunstig advies uit over het wetsvoorstel van 7 november 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 inzake de minimumsnelheid op de autosnelwegen;
- belast zijn Minister bevoegd voor Mobiliteit, Openbare werken en Verkeersveiligheid met het gevolg dat aan dit dossier moet worden gegeven.

Deze beslissing wordt onmiddellijk ter kennis gebracht.

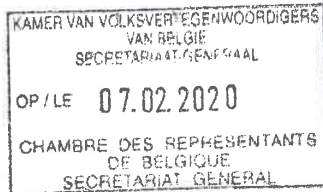
De Secretaris,

Eric MERCENIER



200227186

Jambes, 05 FEV. 2020



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

1000 BRUXELLES

V/Réf. /

**Objet : Avis et observations sur les propositions de loi n°s 0716/001,
0789/001 et 0849/001-002.**

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la décision du Gouvernement wallon du 30 janvier 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

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)81 331 385
elio.dirupo@gov.wallonie.be
www.wallonie.be



Wallonie
Le Conseil des Ministres

Séance du 30 janvier 2020

NOTIFICATION

Point A5: 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 en ce qui concerne la vitesse minimale imposée sur les autoroutes.
Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 en vue d'instaurer la chaussée à voie centrale banalisée.
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 en ce qui concerne la réglementation relative aux piétons et aux cyclistes.
(GW XI/2020/30.01/Doc. 458/EDR-V.DB.)

DECISION :

1. Le Gouvernement émet un avis défavorable 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 en ce qui concerne la vitesse minimale imposée sur les autoroutes (DOC 55 0716/001).
2. Il émet un avis d'abstention sur la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 en vue d'instaurer la chaussée à voie centrale banalisée (DOC 55 0789/001).
3. 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 en ce qui concerne la réglementation relative aux piétons et aux cyclistes (DOC 55 0849/001 & DOC 55 0849/002 (amendements)).

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

4. Il 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

NOTE AU GOUVERNEMENT WALLON

Objet : Avis et observations sur 3 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 3 propositions de loi en discussion à la Chambre.

DOC 55 0716/001 - Proposition de loi relative à la vitesse minimale imposée sur les autoroutes

La proposition de loi vise à porter de 70 à 80 km/h la vitesse minimale imposée sur les autoroutes (accès et circulation).

Sur autoroutes, une grande différence de vitesse entre usagers peut être une source de danger. Si la vitesse minimale est augmentée, la différence entre la vitesse limite la plus basse et la plus haute est alors réduite, ce qui améliorerait potentiellement la sécurité routière. Le nombre de dépassements diminuerait également. Toutefois, l'effet sur la sécurité routière est fort réduit.

Les pays voisins sont plus tolérants vis-à-vis de la vitesse minimale imposée sur les autoroutes et ils sont plus performants au niveau de la sécurité autoroutière.

Au vu du contexte de la Wallonie, l'intérêt de la proposition de loi est de portée plutôt théorique que réelle.

La proposition de loi ne présente guère d'intérêt et nous ne voyons pas la nécessité de l'adopter en dehors d'une révision globale du code de la route.

	Vitesse minimale sur autoroutes
Pays-Bas	Pas de vitesse minimale Accès aux véhicules pouvant dépasser le 60 km/h
France	Vitesse minimale sur la bande la plus à gauche : 80 km/h lorsque la circulation est fluide et que les conditions atmosphériques permettent une visibilité et une adhérence suffisantes Pas de conditions d'accès aux véhicules "lents"
Grand-Duché de Luxembourg	Pas de vitesse minimale Accès aux véhicules pouvant dépasser le 40 km/h
Allemagne	Pas de vitesse minimale Accès aux véhicules pouvant dépasser le 60 km/h
Suisse	Sur les autoroutes ayant au moins trois voies dans le même sens, la voie extérieure de gauche ne peut être utilisée que par les véhicules avec lesquels il est permis de rouler à plus de 100 km/h

A titre d'information, notons que plusieurs organisations (VIAS, VAB, FEBETRA, ...) soutiennent également l'idée mais n'en voient pas la nécessité.

=> Avis défavorable

DOC 55 0789/001 - Proposition de loi en vue d'instaurer la chaussée à voie centrale banalisée

La proposition de loi vise à introduire le concept de "chaussée à voie centrale banalisée" dans le code de la route. Un marquage discontinu sur la chaussée invite les automobilistes à circuler au milieu de la chaussée et de se déporter sur la droite uniquement lors des croisements. Les piétons et les cyclistes circulent sur l'espace extérieur au marquage. Ce concept de "route à circulation centrale" est plus couramment dénommée "chaussée à voie centrale banalisée".



La chaussée à voie centrale banalisée vise avant tout à la redistribution de l'espace de la voirie au bénéfice des cyclistes par le marquage au sol.

Ce type d'aménagement a fait l'objet de 5 projets pilotes en 2011 à Walhain et à Tinlot. L'évaluation de ces projets confirme les constats des tests et projets pilotes effectués dans les pays voisins, c'est-à-dire les éléments suivants :

- l'aménagement n'a pas d'effet significatif sur les vitesses pratiquées ;
- les cyclistes ont le sentiment d'une amélioration de leur sécurité.


Une fiche reprenant l'évaluation, les conditions d'implantation et les recommandations de réalisation est publiée et disponible sur le site internet du RAVeL.

Plusieurs pays voisins (Pays-Bas, France, Suisse) utilisent la chaussée à voie centrale banalisée.

Sur le fond, la Wallonie est favorable à l'adaptation du code de la route ce qui permettrait le développement de cet agencement de voirie en toute légalité.

Toutefois, la proposition de loi présente plusieurs inconvénients sur la forme :

1. Un statut supplémentaire de route est créé dans le code de la route ce qui le rend encore un peu plus compliqué pour l'utilisateur. C'est presque devenu une particularité du code de la route belge, créer des statuts particuliers de route : rue scolaire, rue cyclable, zone résidentielle ou zone de rencontre, chemin réservé aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs, chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs, zone piétonne, rue réservée au jeu, abords d'école, zone de séjour, zone de vacances, ...

Outre cet aspect de complexité et de risque de confusion pour l'utilisateur, cela complique aussi inutilement la tâche du gestionnaire de voirie et des usagers professionnels de la route. En effet, il faut à chaque fois définir les droits et devoirs des véhicules prioritaires et définir des conditions de placement de la signalisation pour chaque statut particulier de route. A titre d'exemple, la rue scolaire n'est rien d'autre qu'une rue normale interdite d'accès par le signal C3 . Les gestionnaires de voirie pouvaient donc très bien implanter cette signalisation sans créer un nouveau statut de rue scolaire dans le code de la route.

Les pays qui utilisent la chaussée à voie centrale banalisée n'ont pas créé de statut particulier.

2. De nouveaux signaux F121 & F122 sont créés et ils ne figurent pas dans la Convention de Vienne qui harmonise la signalisation au niveau international.

Les pays qui utilisent la chaussée à voie centrale banalisée n'ont pas créé de signal particulier.

3. La proposition de loi parle tantôt de piste cyclable, tantôt de bande cyclable. Or, l'espace extérieur dédié aux vélos et piétons n'est ni l'un, ni l'autre. Il faut plutôt le considérer comme un accotement de plain-pied (revêtu et praticable).

4. La position des uns et des autres usagers par rapport au marquage est assez confuse dans la proposition de loi, art. 3. La proposition de loi ne traite pas des piétons : position des piétons ? Serait-ce un usager oublié ?

Tenant compte des considérations ci-dessus, il est proposé au Gouvernement d'émettre un avis d'abstention sur cette proposition de loi et de suggérer au législateur de s'inspirer de la réglementation française.

=> Avis d'abstention

DOC 55 0849/001 & DOC 55 0849/002 (Amendements) - Proposition de loi en ce qui concerne la réglementation relative aux piétons et aux cyclistes

La proposition de loi consiste en des corrections du Code de la route dont la plupart sont des erreurs de traduction du néerlandais vers le français provenant des différentes propositions de loi du 13 avril 2019 relatives à la réglementation concernant les piétons et les cyclistes.

Art. 2. La définition française de "rue scolaire" est reformulée afin de correspondre à la version en néerlandais.

Art. 3. Le mot "cycles" est remplacé par "bicyclettes".

Art. 4. Dans l'article 9.1.2, 1°, du même arrêté royal, les mots "Les tricycles et quadricycles sans moteur dont la largeur, chargement compris, est inférieure à 1 mètre peuvent également emprunter la piste cyclable" sont supprimés parce que la définition de "cycle" figurant à l'article 2.15.1 du code de la route a été adaptée de telle manière que les tricycles et les quadricycles d'une largeur maximale d'un mètre sont également assimilés aux bicyclettes.

Art. 5. 6. & 7. Les mots "conducteurs de vélos électriques speed pedelecs" sont remplacés par "conducteurs de speed pedelecs".

Art. 8.

- 1° Le mot "orange" est remplacé par "jaune-orange".
- 2° Le mot "cyclistes" est remplacé par "utilisateurs de la piste cyclable".
- 3° Le mot "vélo" est remplacé par "bicyclette".
- 4° Le mot "cycliste" est remplacé par "bicyclette".
- 2° Le mot "cyclistes" est remplacé par "utilisateurs de la piste cyclable".

Art. 9. Abrogation d'une disposition liée à la création des feux verts intégraux pour les cyclistes.

=> Avis favorable

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

- un avis défavorable sur la proposition de loi relative à la vitesse minimale imposée sur les autoroutes (DOC 55 0716/001),
- un avis d'abstention sur la proposition de loi en vue d'instaurer la chaussée à voie centrale banalisée (DOC 55 0789/001),
- un avis favorable sur la proposition de loi en ce qui concerne la réglementation relative aux piétons et aux cyclistes (DOC 55 0849/001 & DOC 55 0849/002 (Amendements)).

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 défavorable 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 en ce qui concerne la vitesse minimale imposée sur les autoroutes (DOC 55 0716/001).

2. Le Gouvernement émet un avis d'abstention sur la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 en vue d'instaurer la chaussée à voie centrale banalisée (DOC 55 0789/001).

3. 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 en ce qui concerne la réglementation relative aux piétons et aux cyclistes (DOC 55 0849/001 & DOC 55 0849/002 (Amendements)).

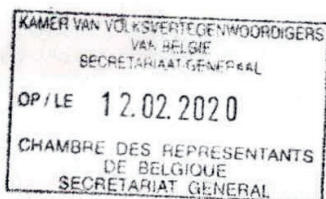
4. Le Gouvernement charge le Ministre-Président d'informer la Première Ministre et le Président de la Chambre des représentants de la présente décision.

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



200227207

Aan de heer P. Dewael
Kamervoorzitter
Kamer van Volksvertegenwoordigers
1008 Brussel

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
28 januari 2020	Wetsvoorstellen- Procedure van samenwerking		
vragen naar/e-mail		telefoonnummer	datum
			07 FEB. 2020

Betreft: Wetsvoorstel - Procedure en samenwerking - Standpunt Vlaamse Regering wetsvoorstellen tot wijziging KB 1 december 1975

Mijnheer de Kamervoorzitter,

In bijlage bezorg ik u kopie van mijn schrijven aan de Eerste Minister met vraag om uitstel inzake het bezorgen van het standpunt van de Vlaamse Regering betreffende onderstaande wetsvoorstellen.

- Wetsvoorstel tot wijziging KB 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg inzake de minimumsnelheid op de autosnelwegen
- Wetsvoorstel tot wijziging KB 1 december 1975 tot invoering van de rijbaan met middenverkeer
- Wetsvoorstel tot wijziging KB 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg voor wat betreft de regelgeving rond voetgangers en fietsers, en de amendementen 1 tot 3

Ik ontving pas op 16 januari 2020 het oorspronkelijk schrijven met vraag naar standpunt in het kader van artikel 97,2 van het Kamerreglement over deze 3 wetsvoorstellen.

Momenteel onderzoekt mijn administratie deze voorstellen met spoed. Ik zal het standpunt van de Vlaamse Regering in de loop van de maand februari overmaken aan de Kamervoorzitter.

Hoogachtend,



Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

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

Aan mevrouw S. Wilmes
Eerste Minister
Wetstraat 16
1000 Brussel

CC: De heer P. Dewael
Kamervoorzitter

uw bericht van
28 januari 2020

uw kenmerk
Wetsvoorstellen-
Procedure van
samenwerking

ons kenmerk

bijlagen

vragen naar/e-mail

telefoonnummer

datum

07 FEB. 2020

Betreft: Wetsvoorstel - Procedure en samenwerking - Standpunt Vlaamse
Regering wetsvoorstellen tot wijziging KB 1 december 1975

Mevrouw de Eerste Minister,
Geachte collega,

U herinnerde bij brief d.d. 28 januari 2020 aan de Minister-Président van de
Vlaamse Regering naar het standpunt van de Vlaamse Regering inzake volgende
wetsvoorstellen:

- Wetsvoorstel tot wijziging KB 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg inzake de minimumsnelheid op de autosnelwegen
- Wetsvoorstel tot wijziging KB 1 december 1975 tot invoering van de rijbaan met middenverkeer
- Wetsvoorstel tot wijziging KB 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg

voor wat betreft de regelgeving rond voetgangers en fietsers, en de amendementen 1 tot 3

Ik ontving pas op 16 januari 2020 het oorspronkelijk schrijven met vraag naar standpunt in het kader van artikel 97,2 van het Kamerreglement over deze 3 wetsvoorstellen.

Momenteel onderzoekt mijn administratie deze voorstellen met spoed. Ik zal het standpunt van de Vlaamse Regering in de loop van de maand februari overmaken aan de Kamervoorzitter.

Hoogachtend,



Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken



**Note à Monsieur François Bellot
Ministre de la Mobilité**

City Atrium
Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles
Locker: 8B09

Numéro d'entreprise : 0 308 357 852

Bruxelles, le 5/2/2020

Votre courrier du :
5/2/2020

Vos références :
e-mail : Avis DOC 55 719

Nos références :
LEX\Parlement\DOC 55 716/001

Annexe(s) :

Concerne : avis sur la proposition de loi DOC 55 716/001

1. Objectif de la proposition de loi en ce qui concerne la vitesse minimale imposée sur les autoroutes

La proposition de loi vise à porter de 70 à 80 km à l'heure la vitesse minimale imposée sur les autoroutes au motif que sur ces voies, une grande différence de vitesse entre usagers peut être une source de danger : si la vitesse minimale est augmentée, la différence entre la vitesse limite la plus basse et la plus haute est réduite, ce qui influencerait positivement la sécurité routière. Le nombre de dépassements diminuerait également.

2. Position de l'administration

2.1. Sur le principe

Le SPF Mobilité et Transports regrette qu'une modification d'un arrêté royal soit reprise telle quelle dans une proposition de loi. Il invite le Parlement à considérer le vote d'une résolution sur cette question, ce qui donnerait mandat au ministre de la Mobilité pour modifier le Code de la route dans le respect des formes et de la sécurité juridique.

2.2. Sur le plan de la compétence

Toute modification du Code de la route est une matière pour laquelle l'association des gouvernements régionaux est requise (art. 6, § 4, 3°, LSRI).

~~Cette exigence s'impose ici d'autant plus que la Région wallonne s'est prononcée défavorablement sur la proposition de loi au motif que la portée de cette modification est bien plus théorique que réelle.~~

www.mobilit.belgium.be



Page 2 sur 3

Pour ces raisons, les modifications envisagées devraient au minimum être étudiées avec les trois Régions dans le cadre de la procédure de concertation entre gouvernements.

2.3. Sur le fond

Plusieurs réserves doivent être émises à l'encontre de la proposition de loi.

- 1) Les statistiques montrent que le nombre d'infractions relevées pour avoir circulé à une vitesse trop basse sur autoroute (265 infractions en 2019) est dérisoire par rapport au nombre total d'infractions en matière de circulation routière relevées annuellement soit, d'après les chiffres disponibles, 2.822.567 pour le 1^{er} trimestre 2019. (Source : DRI CentrexTraffic)
- 2) L'argumentation développée dans la proposition de loi repose sur le risque lié à la différence de vitesse entre les véhicules alors que c'est bien plutôt la vitesse excessive qui est l'une des causes majeures des accidents. Par ailleurs, comme les vitesses maximales sur autoroutes tendent à diminuer sur certains tronçons en raison de la volonté des gestionnaires ou de la densité de la circulation, l'argumentation liée à la différence de vitesse n'est pas adéquate.
- 3) L'augmentation de la vitesse minimale imposée sur les autoroutes a été discutée au sein du groupe de travail dédié à la modernisation du Code de la route et n'a pas été retenue, la nécessité de cette mesure n'étant pas établie.
- 4) Les pays voisins (Pays-Bas, France, Luxembourg, Allemagne et Suisse) sont plus tolérants vis-à-vis de la vitesse minimale imposée sur les autoroutes (absence de limite de vitesse minimale ou vitesse minimale plus basse que celle actuellement en vigueur en Belgique) et malgré cela, ces pays sont plus performants au niveau de la sécurité autoroutière.

3. Avis

Pour les raisons exposées ci-dessus, la proposition de loi ne nous semble pas devoir être soutenue.

En effet,

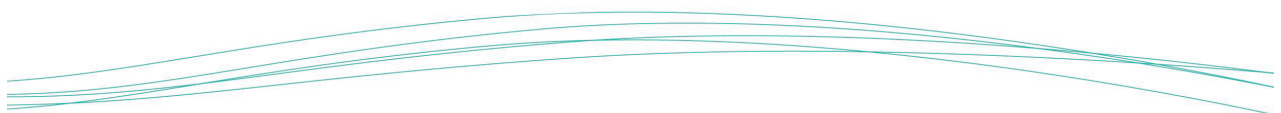
- la proposition devrait être réglée par voie d'arrêté royal et non par l'intervention du Parlement ;
- elle ne peut être envisagée sans une concertation poussée avec les Régions ;
- compte tenu des données statistiques disponibles, la fixation d'une limite de vitesse minimale sur autoroute plus élevée est inutile et contre-productive du point de vue de la sécurité routière et de la mobilité durable ;
- elle se base sur des considérations trop générales pouvant conduire à penser que plus la vitesse est élevée, moins il y a d'accidents.
- Une augmentation de la vitesse minimale sur autoroutes pourrait être perçue comme un message néfaste à la sécurité routière en normalisant la pratique de vitesses élevées et en stigmatisant certains conducteurs plus lents alors que ce sont la capacité à s'insérer dans la circulation et la maîtrise de son véhicule qui importent.

www.mobilit.belgium.be



Page 3 sur 3

Denis Hendrichs
Conseiller – Chef de Service
Service Réglementation routière



www.mobilit.belgium.be





**Nota aan de heer François Bellot
Minister van Mobiliteit**

City Atrium
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel
Locker : 8B09

Ondernemingsnummer 0 308 357 852

Brussel, 5 februari 2020

Uw bericht van: 5/02/2020	Uw kenmerk: E-mail: Avis DOC 55 719	Ons kenmerk: LEX\Parlement\DOC 55 716/001	Bijlage(n):
------------------------------	--	--	-------------

Betreft: advies inzake wetsvoorstel DOC 55 716/001

1. Doelstelling van het wetsvoorstel inzake de minimumsnelheid op de autosnelwegen

Het wetsvoorstel strekt ertoe de minimumsnelheid op de autosnelwegen op te trekken van 70 naar 80 km per uur omdat een groot snelheidsverschil tussen de weggebruikers een bron van gevaar kan zijn op die wegen; door de minimumsnelheid op te trekken, wordt het verschil tussen de laagste en de hoogste snelheidslimiet verminderd, wat een positieve invloed zou hebben voor de verkeersveiligheid. Er zou ook minder ingehaald worden.

2. Standpunt van de administratie

2.1. Wat betreft het principe

De FOD Mobiliteit en Vervoer betreurt dat een wijziging van een koninklijk besluit als dusdanig wordt opgenomen in een wetsvoorstel. Het Parlement wordt gevraagd de stemming van een resolutie hierover te overwegen, waardoor de minister van Mobiliteit het mandaat zou krijgen om de Wegcode te wijzigen met inachtneming van de vormvereisten en van de rechtszekerheid.

2.2. Wat betreft de bevoegdheid

Enige wijziging van de Wegcode is een aangelegenheid waarbij de gewestregeringen moeten worden betrokken (art. 6, § 4, 3°, van de Bijzondere wet tot hervorming der instellingen).

Die vereiste dringt zich hier des te meer op aangezien het Waals Gewest zich ongunstig heeft uitgelaten over het wetsvoorstel omdat de draagwijdte van die wijziging veeleer theoretisch is dan reëel.

www.mobiliteit.belgium.be



Pagina 2 van 3

De voorgenoemde wijzigingen zouden dan ook op zijn minst in samenspraak met de drie gewesten moeten worden onderzocht in het kader van de overlegprocedure tussen de regeringen.

2.3. Wat betreft de inhoud

Bij het wetsvoorstel dienen een aantal reserves te worden geplaatst.

1) Uit de statistieken blijkt dat het aantal vastgestelde overtredingen wegens te langzaam rijden op een autosnelweg (265 overtredingen in 2019) te verwaarlozen is vergeleken bij het totaal aantal verkeersovertredingen die jaarlijks worden vastgesteld (volgens de beschikbare gegevens: 2.822.567 voor het eerste kwartaal van 2019). [Bron: Directie Politie Informatie en ICT (DRI) – Centrex Traffic]

2) De in het wetsvoorstel ontwikkelde argumentatie berust op het risico dat verbonden is aan het verschil in snelheid tussen de voertuigen terwijl één van de hoofdoorzaken van de ongevallen veeleer overdreven snelheid is. Bovendien neigen de maximumsnelheden op autosnelwegen te verlagen door de wil van de wegbeheerders of als gevolg van de verkeersdruk, waardoor de argumentatie met betrekking tot het verschil in snelheid niet opgaat.

3) De verhoging van de minimumsnelheid op de autosnelwegen werd besproken in de werkgroep voor de modernisering van het Verkeersreglement en werd niet in aanmerking genomen omdat de nood van die maatregel niet aangetoond was.

4) De buurlanden (Nederland, Frankrijk, Luxemburg, Duitsland en Zwitserland) zijn toleranter inzake de minimumsnelheid op autosnelwegen (geen minimumsnelheid of een minimumsnelheid die lager ligt dan de snelheid die vandaag in België geldt) en desondanks scoren die landen beter op het vlak van de verkeersveiligheid.

3. Advies

Om de hierboven vermelde redenen, komt het ons voor dat het wetsvoorstel niet gesteund moet worden.

Immers,

- het voorstel moet bij koninklijk besluit worden geregeld, niet door de tussenkomst van het Parlement;
- het voorstel kan niet worden overwogen zonder een diepgaand overleg met de Gewesten;
- gelet op de beschikbare statistische gegevens is het bepalen van een hogere minimumsnelheid op autosnelwegen onnuttig en contraproductief naar verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit toe;
- het voorstel berust op te algemene beschouwingen die kunnen laten denken dat er minder ongevallen zijn naarmate de snelheid hoger is;

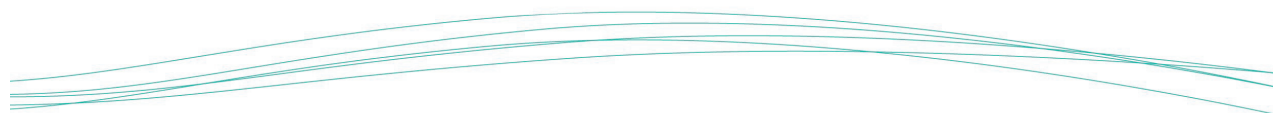
www.mobiliteit.belgium.be



Pagina 3 van 3

- een verhoging van de minimumsnelheid op autosnelwegen zou als een verkeerd signaal voor de verkeersveiligheid kunnen overkomen door van het rijden aan hoge snelheden een normale zaak te maken en bepaalde tragere bestuurders te stigmatiseren terwijl het erom gaat om zich in het verkeer te kunnen invoegen en om de controle over het voertuig te behouden.

Denis Hendrichs
Adviseur – Diensthoofd
Dienst Verkeersreglementering



www.mobiliteit.belgium.be





**Note à Monsieur François Bellot
Ministre de la Mobilité**

City Atrium
Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles
Locker: 8B09

Numéro d'entreprise : 0 308 357 852

Bruxelles, le 5/2/2020

Votre courrier du : 5/2/2020	Vos références : e-mail : Avis DOC 55 719	Nos références : LEX\Parlement\DOC 55 716/001	Annexe(s) :
---------------------------------	--	--	-------------

Concerne : avis sur la proposition de loi DOC 55 716/001

1. Objectif de la proposition de loi en ce qui concerne la vitesse minimale imposée sur les autoroutes

La proposition de loi vise à porter de 70 à 80 km à l'heure la vitesse minimale imposée sur les autoroutes au motif que sur ces voies, une grande différence de vitesse entre usagers peut être une source de danger : si la vitesse minimale est augmentée, la différence entre la vitesse limite la plus basse et la plus haute est réduite, ce qui influencerait positivement la sécurité routière. Le nombre de dépassements diminuerait également.

2. Position de l'administration

2.1. Sur le principe

Le SPF Mobilité et Transports regrette qu'une modification d'un arrêté royal soit reprise telle quelle dans une proposition de loi. Il invite le Parlement à considérer le vote d'une résolution sur cette question, ce qui donnerait mandat au ministre de la Mobilité pour modifier le Code de la route dans le respect des formes et de la sécurité juridique.

2.2. Sur le plan de la compétence

Toute modification du Code de la route est une matière pour laquelle l'association des gouvernements régionaux est requise (art. 6, § 4, 3°, LSRI).

~~Cette exigence s'impose ici d'autant plus que la Région wallonne s'est prononcée défavorablement sur la proposition de loi au motif que la portée de cette modification est bien plus théorique que réelle.~~

www.mobilite.belgium.be



Page 2 sur 3

Pour ces raisons, les modifications envisagées devraient au minimum être étudiées avec les trois Régions dans le cadre de la procédure de concertation entre gouvernements.

2.3. Sur le fond

Plusieurs réserves doivent être émises à l'encontre de la proposition de loi.

- 1) Les statistiques montrent que le nombre d'infractions relevées pour avoir circulé à une vitesse trop basse sur autoroute (265 infractions en 2019) est dérisoire par rapport au nombre total d'infractions en matière de circulation routière relevées annuellement soit, d'après les chiffres disponibles, 2.822.567 pour le 1^{er} trimestre 2019. (Source : DRI CentrexTraffic)
- 2) L'argumentation développée dans la proposition de loi repose sur le risque lié à la différence de vitesse entre les véhicules alors que c'est bien plutôt la vitesse excessive qui est l'une des causes majeures des accidents. Par ailleurs, comme les vitesses maximales sur autoroutes tendent à diminuer sur certains tronçons en raison de la volonté des gestionnaires ou de la densité de la circulation, l'argumentation liée à la différence de vitesse n'est pas adéquate.
- 3) L'augmentation de la vitesse minimale imposée sur les autoroutes a été discutée au sein du groupe de travail dédié à la modernisation du Code de la route et n'a pas été retenue, la nécessité de cette mesure n'étant pas établie.
- 4) Les pays voisins (Pays-Bas, France, Luxembourg, Allemagne et Suisse) sont plus tolérants vis-à-vis de la vitesse minimale imposée sur les autoroutes (absence de limite de vitesse minimale ou vitesse minimale plus basse que celle actuellement en vigueur en Belgique) et malgré cela, ces pays sont plus performants au niveau de la sécurité autoroutière.

3. Avis

Pour les raisons exposées ci-dessus, la proposition de loi ne nous semble pas devoir être soutenue.

En effet,

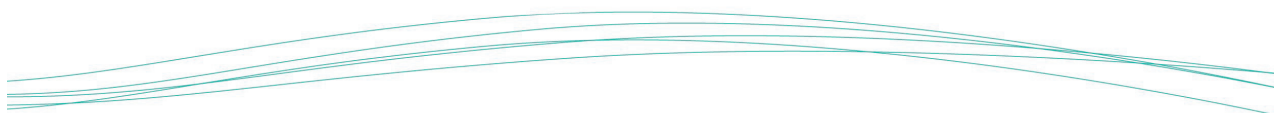
- la proposition devrait être réglée par voie d'arrêté royal et non par l'intervention du Parlement ;
- elle ne peut être envisagée sans une concertation poussée avec les Régions ;
- compte tenu des données statistiques disponibles, la fixation d'une limite de vitesse minimale sur autoroute plus élevée est inutile et contre-productive du point de vue de la sécurité routière et de la mobilité durable ;
- elle se base sur des considérations trop générales pouvant conduire à penser que plus la vitesse est élevée, moins il y a d'accidents.
- Une augmentation de la vitesse minimale sur autoroutes pourrait être perçue comme un message néfaste à la sécurité routière en normalisant la pratique de vitesses élevées et en stigmatisant certains conducteurs plus lents alors que ce sont la capacité à s'insérer dans la circulation et la maîtrise de son véhicule qui importent.

www.mobilit.belgium.be



Page 3 sur 3

Denis Hendrichs
Conseiller – Chef de Service
Service Réglementation routière



www.mobilit.belgium.be





Avis sur la question de la Commission de la Chambre « Mobilité, Entreprises publiques, et Institutions fédérales à propos de la proposition de loi 55-0716 relative à la vitesse minimale sur autoroute

Situation de départ

Demande d'avis de l'institut Vias par mail le 5 février 2020.

[Dossier](#) auprès de deKamer.be

L'adaptation proposée - signification

Actuellement, le code de la route fixe une vitesse minimale de 70 km/h sur autoroute.

Cette vitesse minimale sert de critère pour qu'un véhicule soit autorisé à circuler sur autoroute ([art 21.1.2^oalinéa](#)).

Cette vitesse minimale est également imposée comme règle de circulation routière sur autoroute.

La proposition de loi 55-0716 veut faire passer la vitesse minimale à 80 km/h.

Le but est d'améliorer la fluidité du trafic et de réduire le sentiment de contrariété à l'égard des conducteurs lents.

Evaluation de la proposition

Un des principes de base de [Duurzaam Veilig](#) (NL-SWOV) ou de l'approche Safe System, se résume à la volonté de parvenir à une homogénéité des vitesses.

Si les vitesses des différents véhicules sur une route ne varient pas trop, la tâche de conduite devient plus facile pour chaque conducteur, ce qui réduit le risque d'erreurs.

Lorsque la vitesse est homogène, le flux de véhicules est plus régulier et la capacité routière disponible est utilisée plus efficacement.

Il s'agit d'une faible augmentation de 70 à 80 km/h. L'effet du changement sera donc restreint.

En principe, le respect de la vitesse minimale peut être renforcé par des contrôles de vitesse. Toutefois, cela n'est pas facile dans la pratique, car un véhicule peut devoir rouler à une vitesse inférieure à celle de 70 ou 80 km/h pour de nombreuses raisons. Le respect de l'article 10.1 (adaptation de la vitesse aux circonstances) est fondamental pour la sécurité de la circulation routière ; les conducteurs ne doivent pas être mis sous pression pour conduire vite de manière inadaptée.

Il sera souvent difficile de faire la distinction entre une conduite lente et justifiée et une conduite lente et gênante.

Comment aborde-t-on la question dans les autres pays de l'UE ?

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



Au niveau de la CENUE, l'article 25.1.(a) de la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 stipule que la vitesse minimale constitue un des critères d'admission ou non des véhicules sur autoroute. Cette vitesse minimale est fixée par la législation nationale.

Au niveau de l'UE, la Convention de Genève du 1^{er} mai 1971 stipule que la vitesse minimale fixée par la législation nationale ne peut pas être inférieure à 40 km/h.

Nulle part dans ces conventions, il n'est fait mention que les conducteurs doivent toujours rouler à une vitesse minimale sur autoroute.

Que font nos pays voisins ?

Vitesse minimale sur autoroute	Pays-Bas	Allemagne	France	Belgique
Comme critère d'admission pour les véhicules (= ils doivent être en mesure d'atteindre la vitesse minimale)	60 km/h	60 km/h	Pas de critère d'admission explicite	70 km/h => 80 km/h
Comme règle de comportement pour les conducteurs sur autoroute (= ils doivent rouler au moins à cette vitesse dans des conditions normales)	Pas d'obligation générale	Pas d'obligation générale	Minimum 80 km/h sur la bande de circulation la plus à gauche	70 km/h => 80 km/h

Avis

Le principe d'une vitesse minimale sur autoroute, à la fois comme condition d'admission des véhicules et comme comportement obligatoire en matière de vitesse dans des conditions normales de circulation, est sensé.

Ainsi

- de trop grandes différences de vitesse entre les véhicules sont évitées,
- la tâche de conduite des conducteurs s'en trouve facilitée,
- la fluidité du trafic est favorisée.

La vitesse minimale sur autoroute se prête moins bien au contrôle, à moins que la conduite lente ne dépasse vraiment les bornes.

Le degré de respect ou non de de vitesse **maximale** reste une grande préoccupation, certainement dans le cadre d'une stratégie visant un niveau de sécurité routière élevé.

En augmentant la vitesse minimale de 10 km/h, l'attention est attirée sur l'importance d'une vitesse « normale » du trafic sur autoroute. Le public se voit rappeler combien il est problématique de rouler lentement et de gêner la circulation sur autoroute.

L'effet de cette focalisation sera probablement limité dans le temps.

Bref, cette hausse de la vitesse aura supposément plus d'effets bénéfiques que d'effets négatifs. L'impact dans son ensemble et sur une plus longue période restera probablement limité.

L'adaptation proposée du code de la route semble correcte en vue d'obtenir le résultat escompté.



Marc Broeckaert
Philip Temmerman
21 février 2020

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



Advies op vraag van de Kamercommissie “Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale instellingen”

Over

Wetsvoorstel 55-0716 met betrekking tot de minimumsnelheid op autosnelwegen

Uitgangssituatie

Vraag om Vias-advies per e-mail op 5 februari 2020.

[Dossier](#) bij deKamer.be

De voorgestelde aanpassing – betekenis

Het Verkeersreglement legt momenteel een minimumsnelheid tot 70 km/u op voor de autosnelwegen.

Deze minimumsnelheid geldt als criterium opdat een voertuig toegelaten wordt tot de autosnelweg ([art 21.1.2°lid](#)).

Deze minimumsnelheid wordt eveneens opgelegd als algemene verkeersgedragsregel op autosnelwegen.

Het Wetsvoorstel 55-0716 wil de minimumsnelheid optrekken naar 80 km/u.

Doel is de vlotheid van het verkeer verbeteren en ergernis over traagrijders te beperken.

Toetsing van het voorstel

Een van de basisprincipes van [Duurzaam Veilig](#) (NL-SWOV) of van de Safe System benadering, komt neer op het streven naar homogene rijsnelheden.

Wanneer de rijsnelheden van de verschillende voertuigen op een weg niet teveel verschillen, wordt de rijtaak voor elke chauffeur gemakkelijker, wat het risico op fouten vermindert.

Bij een homogene snelheid wikkelt de voertuigenstroom vlotter af en wordt de beschikbare wegcapaciteit beter gebruikt.

Het gaat om een kleine verhoging van 70 naar 80 km/u. Het veranderingseffect zal dan ook beperkt blijven.

In principe kan het respect voor de minimumsnelheid afgedwongen worden door snelheidscontroles. Dit is echter niet eenvoudig in de praktijk, want een voertuig kan omwille van vele redenen trager moeten rijden dan de algemene 70 of 80 km/u. Naleving van artikel 10.1. (rijsnelheid aanpassen aan de omstandigheden) is fundamenteel voor een veilig wegverkeer; bestuurders mogen niet onder druk gezet worden om onaangepast snel te rijden.

Het zal vaak moeilijk zijn om de grens te trekken tussen gerechtvaardigd langzamer rijden en hinderlijk traag blijven rijden.

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



Hoe pakt men dit elders in de EU aan ?

Op het niveau van de UNECE stelt het Verdrag van Wenen van 8 november 1968 in artikel 25.1.(a) dat de minimumsnelheid een van de criteria is om voertuigen al of niet toe te laten tot autosnelwegen. Deze minimumsnelheid wordt nationaal vastgelegd.

Op het niveau van de EU specificeert het Verdrag van Genève van 1 mei 1971 dat de nationaal gekozen minimumsnelheid niet lager mag liggen dan 40 km/u.

Deze verdragsteksten melden geen verplichting voor bestuurders om steeds met een minimale snelheid te rijden op een autosnelweg.

Wat doen onze buurlanden ?

Minimumsnelheid op autosnelwegen	Nederland	Duitsland	Frankrijk	België
als toelatingscriterium voor voertuigen (= ze moeten in staat zijn om de minimumsnelheid te halen)	60 km/u	60 km/u	geen expliciet toelatingscriterium	70 km/u => 80 km/u
als gedragsregel voor bestuurders op autosnelwegen (= ze moeten in normale omstandigheden minstens met deze snelheid rijden)	geen algemene verplichting	geen algemene verplichting	minimum 80 km/u op de meest linkse rijstrook	70 km/u => 80 km/u

Advies

Het principe om op een autosnelweg een minimumsnelheid te hanteren, zowel als vereiste om voertuigen toe te laten, als verplicht snelheidsgedrag in normale verkeersomstandigheden, is zinvol. Hiermee

- worden te grote snelheidsverschillen tussen voertuigen onderling vermeden,
- wordt de rijtaak van de bestuurders wat gemakkelijker gemaakt,
- wordt een vlottere verkeersafwikkeling bevorderd.

De minimumsnelheid op autosnelwegen leent zich minder goed tot controle, tenzij het langzaam rijden werkelijk de spuigaten uitloopt.

De mate waarin de **maximale** rijnsnelheid al of niet nageleefd wordt, blijft een belangrijke bekommernis, zeker vanuit een beleid dat een hoog verkeersveiligheidsniveau nastreeft.

Door de minimumsnelheid met 10 km/u te laten stijgen wordt vooral de aandacht gevestigd op het belang van een "normale", verkeersvolgende rijnsnelheid op de autosnelwegen. Het publiek wordt eraan herinnerd hoe problematisch het is om op een autosnelweg hinderlijk langzaam te rijden.

Het effect van deze aandachtsvestiging zal wellicht in de tijd beperkt blijven.

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



Kortom, deze snelheidsverhoging zal, naar men mag aannemen, meer positieve dan negatieve effecten hebben. De impact in zijn geheel en over een langere periode zal waarschijnlijk beperkt blijven.

De voorgestelde aanpassing aan het Verkeersreglement lijkt correct om het gewenste resultaat te verkrijgen.

Marc Broeckaert
Philip Temmerman
21 februari 2020

Geachte heer Modrzewski,

Gelieve hieronder het gevraagde advies te willen vinden inzake het wetsvoorstel (de heer Frank Troosters c.s.) 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 inzake de minimumsnelheid op de autosnelwegen, nr. 716/1.

Het voorstel werd eveneens besproken in de werkgroep die de vereenvoudiging van de wegcode voorbereidde.

Het optrekken van de minimum snelheid op autosnelwegen biedt geen echte meerwaarde voor de verkeersveiligheid en dreigt om voor verwarring te zorgen met andere snelheidsbeperkingen. Het gaat in tegen het principe van een vereenvoudiging van de wegcode.

Met vriendelijke groeten
Bien à vous

Eric Troniseck
Commissaris - Commissaire
Coördinator Centrex Wegverkeer
Coordinateur Centrex Circulation routière