

# BELGISCHE SENAAT

---

ZITTING 2000-2001

---

24 APRIL 2001

---

## **Wetsvoorstel tot onthaasting van het autoverkeer**

(Ingediend door de heer Johan Malcorps)

---

## **TOELICHTING**

---

België blijft bijzonder slecht scoren wat het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer betreft. In binnen- en buitenland spreekt men er schande van. Overdreven snelheid is één van de hoofdoorzaken van het groot aantal verkeersslachtoffers.

Uit een studie verricht aan de RUG blijkt dat er een grote eensgezindheid is onder respondenten terzake: acht op tien Belgen vinden snel rijden gevvaarlijk en roekeloos, zeven op de tien mensen zijn van oordeel dat de meeste ongevallen veroorzaakt worden door te snel rijden. Dit staat in schril contrast met het reële rijgedrag van de meeste automobilisten; overdreven snelheid blijft veruit de meest vastgestelde verkeersovertreding. Snelheidsovertredingen zijn in ons land meer regel dan uitzondering. Een recent proefproject van het BIVV in Vlaams-Brabant leverde verbijsterende resultaten op: in zones met een snelheidsbeperking tot 30 km/u waren meer dan 80% van de bestuurders in overtreding, in zones met beperking tot 50 km/u was dit nog 50%. Op autowegen waren er iets meer dan 40% (zij het meestal lichtere) overtredingen.

Nochtans zijn de meeste Belgen het roerend eens met de ingestelde snelheidslimieten. Het gaat ook niet steeds om kwade trouw. Veel bestuurders beseffen

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2000-2001

---

24 AVRIL 2001

---

## **Proposition de loi visant à décélérer la circulation automobile**

(Déposée par M. Johan Malcorps)

---

## **DÉVELOPPEMENTS**

---

La Belgique continue à enregistrer des résultats particulièrement mauvais en ce qui concerne le nombre de morts et de blessés graves à la suite d'accidents de la route. Sa réputation s'en trouve fortement ternie, tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger. Une des causes principales du grand nombre de victimes de la route est l'excès de vitesse.

Il ressort d'une enquête de l'Université de Gand (RUG) que la grande majorité des personnes interrogées à ce sujet sont d'un même avis : huit Belges sur dix estiment qu'il est dangereux et imprudent de rouler vite et sept personnes sur dix que la plupart des accidents sont dus à des excès de vitesse. Cette réaction contraste toutefois vivement avec le comportement réel de la plupart des automobilistes ; l'excès de vitesse constitue de loin l'infraction la plus fréquente au code de la route. Dans notre pays, l'excès de vitesse est la règle plutôt que l'exception. Un projet-pilote lancé récemment par l'IBSR en Brabant flamand a donné des résultats ahurissants : dans des zones où la vitesse est limitée à 30 km/h, plus de 80% des automobilistes étaient en infraction ; ce pourcentage était encore de 50 dans les zones où la vitesse est limitée à 50 km/h. Sur les autoroutes, on a constaté un peu plus de 40% d'infractions (certes, généralement moins graves).

La plupart des Belges approuvent pourtant totalement les limitations de vitesse existantes. Dans la plupart des cas, les conducteurs ne sont d'ailleurs pas

zelfs niet dat ze vrijwel permanent over de toegelaten snelheid zitten.

Intussen blijven autoconstructeurs krachtigere modellen en snellere wagens op de markt brengen. Ook als de verkoop van supersnelle modellen redelijk marginaal blijft, gaat hiervan ontegensprekelijk een verkeerd signaal uit. In wezen ook een signaal dat totaal tegengesteld is aan het veiligheids- en milieu-imago dat veel autofabrikanten zich momenteel willen aanmeten.

Het handhavingsbeleid ten aanzien van snelheidsovertredingen laat veel te wensen over. Onlangs lanceerde de minister van Mobiliteit en Vervoer een campagne gebaseerd op het idee van nul-tolerantie inzake overdreven snelheid. In de praktijk is er echter een groter gedoogbeleid ten aanzien van snelheidsovertredingen dan ten aanzien van het rijden onder invloed van alcohol of andere verdovende middelen. In het verkeersveiligheidsplan wordt een reeks van maatregelen aangekondigd. Het optrekken van het aantal onbemande camera's is het meest in het nieuws gekomen. Maar de vraag blijft natuurlijk hoe sterk de repressie of hoe hard het handhavingsbeleid dient te zijn, om in te gaan tegen een mentaliteit waarbij haast iedereen een loopje neemt met de snelheidslimieten. De gedoogmarges gehanteerd door de federale politie spreken boekdelen. Ook het feit dat bemande of onbemande flitssystemen de werklast van de verwerking van het hoog aantal overtredingen niet of nauwelijks verlichten, geeft aan hoe uitzichtloos deze strategie is.

Vandaar de noodzaak van meer «in car control»-systemen. Een *a posteriori*-controlesysteem is dat van de zwarte doos in elk voertuig. Hierdoor kan bij ongelukken of ongeregeldheden van welke aard ook, altijd een stuk trajectverloop gereconstrueerd worden. Het nadeel van de zwarte doos is evenwel dat ze pas echt effectief wordt na een ongeval, en dat men kan veronderstellen dat er toch relatief weinig preventief effect of afschrikking van uitgaat. Maar dit zou nader onderzocht kunnen worden.

### *Snelheidsbegrenzers*

Veel veiliger en betrouwbaarder is natuurlijk een systeem waarbij snelheidsovertredingen fysiek onmogelijk gemaakt worden omdat de maximumsnelheid gewoon fysiek aan het voertuig opgelegd wordt.

Hierbij zijn er verschillende mogelijkheden.

Men kan de snelheid van een wagen permanent beperken tot een maximaal haalbare snelheid. Een

de mauvaise foi; beaucoup ne se rendent même pas compte qu'ils dépassent quasi en permanence la vitesse autorisée.

En attendant, les constructeurs d'automobiles continuent à fabriquer des modèles toujours plus puissants et plus rapides. Même si la vente des modèles pouvant atteindre des vitesses très élevées reste relativement marginale, il est indubitable que leur simple existence constitue un mauvais signal, un signal qui est tout à fait contraire à l'image de gens préoccupés de sécurité et de protection de l'environnement que de nombreux constructeurs automobiles s'arrogerent actuellement.

La politique suivie pour l'application des règles en matière d'excès de vitesse laisse fortement à désirer. La ministre de la Mobilité et des Transports vient de lancer une campagne qui se fonde sur le principe de la tolérance-zéro en ce qui concerne les excès de vitesse. En pratique, les excès de vitesse sont toutefois tolérés davantage que la conduite sous influence de l'alcool ou d'autres substances stupéfiantes. Une série de mesures sont annoncées dans le plan fédéral de sécurité routière. On a parlé surtout de l'augmentation du nombre de radars automatiques dans la presse. La question reste évidemment de savoir avec quelle rigueur il faut réprimer les infractions visées et appliquer les règles pour combattre la mentalité ambiante qui amène quasi tout le monde à se moquer des limitations de vitesse. Les marges de tolérance utilisées par la police fédérale en disent long. Le fait qu'on ne parvient pas ou quasiment pas à gérer les nombreuses infractions au moyen des appareils à flash fonctionnant en présence ou en l'absence d'un agent qualifié montre que cette stratégie est sans issue.

Aussi est-il peut-être nécessaire de prévoir davantage de systèmes de contrôle dans les voitures. On peut envisager un système de contrôle *a posteriori* à l'aide d'une boîte noire, dont seraient équipées toutes les voitures et qui permettrait toujours, en cas d'accidents ou d'irrégularités de quelque nature que ce soit, de reconstituer en partie le trajet parcouru. Le système de la boîte noire présente toutefois le désavantage de n'être efficace que quand un accident a eu lieu, ce qui donne à penser qu'il ne peut avoir qu'un effet préventif ou dissuasif limité. Cet aspect des choses mériterait un examen approfondi.

### *Limiteurs de vitesse*

Il est évident qu'un système dans lequel on rend les excès de vitesse physiquement impossibles en fixant physiquement la vitesse maximale qu'un véhicule peut atteindre, est un système bien plus sûr et bien plus fiable.

Il existe diverses possibilités à cet égard.

On peut utiliser un système limitant de manière permanente la vitesse d'un véhicule à une valeur

dergelijke regeling bestaat al voor vrachtwagens van meer dan 12 ton (categorie N3) en autobussen van meer dan 5 ton voor 8 passagiers, de bestuurder niet meegerekend (categorie M3). De maximale snelheid van vrachtwagens staat afgesteld op 90 km/u, die van autobussen staat afgesteld op 100 km/u.

De ervaring bij de invoering van deze maximale snelheidsbegrenzers leert dat er nood is aan een heel pakket begeleidende maatregelen als men voor deze oplossing kiest. De weerstand tegen een maximale-snelheidsbegrenzing ligt immers vrij hoog. Gemiddeld schat men dat 17% van de buschauffeurs en zeker 20% van de vrachtwagenchauffeurs deze snelheidsbegrenzing weet te doorbreken. Het systeem is dan ook zeker niet sluitend. De eerste uitdaging op Europees niveau is de uitbreiding van de maximale-snelheidsbegrenzer naar lichte trucks. Een andere mogelijkheid is voor alle ADR-transporten (ook voor lichte trucks en bestelwagens) een verplichte maximale-snelheidsbegrenzing in te voeren: bijvoorbeeld zou de snelheidsbegrenzer kunnen afgesteld worden op 85 km/u. Deze voorstellen moeten dringend aangekaart worden tijdens het Belgisch voorzitterschap.

De aanvaardingsgraad voor ISA-systemen (systemen van intelligente snelheidsaanpassing of variabele snelheidsbegrenzers) ligt veel hoger. Zestig procent van de respondenten in een algemene bevolkingsenquête (op 2 507 Belgen, cf. «Verkeersspecialist» 71, oktober 2000) zei het eens te zijn met de invoering van een ISA-systeem in alle wagens.

Bovendien zijn er verschillende soorten snelheidsbegrenzers. Tegen begrenzers die enkel tegendruk geven, maar die men makkelijk kan «overrulen» bestaat uiteraard het minst weerstand. Zeventig procent van de ondervraagden zag geen graten in een dergelijk eerder waarschuwend systeem.

Begrenzers die de maximale snelheid onherroepelijk afdwingen stuiten daarentegen op meer weerstand, vooral bij mannen, jongeren en veelrijders.

Ook de invoering van variabele snelheidsbegrenzing zal dus zeker niet evident zijn. Het invoeren van ISA zal ook met een weloverwogen pakket begeleidende maatregelen moeten gebeuren. Ook hier is fasering aangewezen. In eerste instantie kan daarom gedacht worden aan stimuli om de deelname van individuele chauffeurs aan ISA-experimenten te bevorderen. Nadien kunnen premies toegekend worden aan al wie de eigen wagen uitrust met variabele snelheidsbegrenzing, met extra aanmoediging voor wie kiest voor de volautomatische begrenzing. De bevoegde

maximale. Pareil système existe déjà pour les camions de plus de 12 tonnes (catégorie N3) et pour les bus de plus de 5 tonnes pouvant transporter 8 passagers, le conducteur non compris (catégorie M3). La vitesse maximale des camions est limitée à 90 km/h et celle des autobus à 100 km/h.

Il ressort de l'expérience acquise lors de l'installation de ces limiteurs de vitesse réglés à une vitesse maximale qu'il faut prévoir toute une série de mesures d'accompagnement si l'on recourt à ceux-ci, étant donné que le principe de la limitation de la vitesse maximale se heurte à une grande résistance. On estime qu'en moyenne, 17% des chauffeurs d'autocars et au moins 20% des camionneurs parviennent à tourner cette limitation de vitesse. On ne peut dès lors absolument pas dire que ce système est sans faille. Le premier défi à relever au niveau européen sera celui de l'installation de limiteurs de vitesse réglés à une vitesse maximale dans les camions légers. Une autre mesure possible consisterait en une limitation de la vitesse maximale pour tous les transports de marchandises dangereuses par route (y compris pour les camions légers et pour les camionnettes): on pourrait par exemple régler le limiteur de vitesse à 85 km/h. Il faut profiter de la présidence belge pour soumettre d'urgence ces propositions à un examen.

L'on accepte nettement mieux l'installation de systèmes régulateurs de vitesse intelligents (ISA) ou systèmes permettant de limiter la vitesse de manière variable. Soixante pour cent des personnes interrogées (sur 2 507 Belges; cf. «Verkeersspecialist» 71, octobre 2000) dans le cadre d'une enquête générale menée auprès de la population ont déclaré qu'elles approuveraient l'installation d'un système ISA dans tous les véhicules.

Il existe du reste divers types de limiteurs de vitesse. Les systèmes qui ne font que générer une contre-pressure, mais que l'on peut facilement désamorcer, suscitent bien entendu le moins de résistance. Septante pour cent des personnes interrogées ne voyaient pas d'objection à l'adoption d'un tel système jouant plutôt un rôle d'avertisseur.

Par contre, les limiteurs fixant définitivement la vitesse maximale suscitent davantage de résistance, surtout auprès des hommes, des jeunes et des personnes qui conduisent fréquemment.

Il ne sera dès lors pas facile non plus de faire admettre l'installation de systèmes permettant de limiter la vitesse de manière variable. Il faudra également prévoir des mesures d'accompagnement si l'on décide d'installer des régulateurs de vitesse intelligents (ISA). Il conviendra par ailleurs d'opérer par phases successives. C'est pourquoi on peut envisager, en première instance, d'encourager la participation de chauffeurs individuels à des expériences relatives à la mise en œuvre de régulateurs de vitesse intelligents. On pourra ensuite prévoir l'octroi de primes à tous ceux

minister staat in voor de keuze van de meest geschikte bonus. Zo zou een afspraak kunnen worden gemaakt met de verzekeringssector in verband met een verlaging van de premies autoverzekeringen voor wagens uitgerust met ISA.

De kostprijs van een ISA-installatie (minimaal 10 000 frank) zou ook kunnen worden gedrukt als ISA geïntegreerd wordt in andere vormen van voertuigtelematica.

Men is nu reeds bezig met het werken aan een draagvlak (*cf.* het ISA-project gepland voor Gent).

Het reeds uitgevoerde ISA-experiment in de wijk Campenhoef in de Nederlandse gemeente Tilburg, toont aan dat het concreet invoeren van het systeem op het terrein zeer snel tot een ruim draagvlak leidt, niet enkel bij de testpersonen maar ook bij de bevolking in het algemeen. In Tilburg namen 120 personen deel aan een ISA-experiment gedurende acht weken met 20 auto's, uitgerust met automatische snelheidsaanpassing. Ook konden twintig buschauffeurs rijden met een ISA-bus. De meerderheid van de deelnemers aan het experiment was bijzonder opgetogen. Maar wat nog belangrijker is: 65 % van de wijkbewoners zag de veralgemeende invoering van snelheidsbegrenzers nadien goed zitten. Overigens gaat men ervan uit dat het niet nodig is om alle wagens met begrenzers uit te rusten. Als er voldoende uitgeruste wagens rond rijden (minimaal 20 %), hebben die als automatisch effect dat het hele verkeer vertraagt tot de beoogde snelheid.

Ook in het Zweedse Lund nam het draagvlak toe: na het experiment werd ISA gesteund door twee derden van de betrokkenen, ervoor slecht door een derde. Bovendien evolueerde men van een aanvaarding van enkel «signalerende» systemen naar ook «interveniërende» systemen. In het Zweedse Umea was 45 % van de betrokkenen na afloop van het experiment gewonnen voor een verplichting — 50 % verkoos snelheidsbegrenzing in de wagen boven fysieke snelheidsremmers buiten de wagen. Veel deelnemers wilden zelfs betalen om de begrenzer in de eigen wagen te houden.

De ervaring is dat het rijcomfort toeneemt, dat er geen veiligheidsprobleem ontstaat door de begren-

qui équiperont leur véhicule d'un système permettant de limiter la vitesse de manière variable, et de primes supplémentaires à ceux qui opteront pour une limitation entièrement automatique. Il appartiendra au ministre compétent de déterminer quelle est la prime la plus appropriée. On pourrait, par exemple, conclure avec le secteur des assurances un accord en vue de réduire les primes que réclament les assurances automobiles pour les véhicules équipés d'un régulateur de vitesse intelligent.

On pourrait également réduire le coût d'une installation ISA (au moins 10 000 francs) en l'intégrant dans d'autres applications télématiques destinées aux véhicules.

L'on est déjà en train de chercher les soutiens nécessaires dans la population (*cf.* le projet ISA prévu pour la ville de Gand).

L'expérience ISA qui a été menée dans le quartier Campenhoef de la commune néerlandaise de Tilburg, montre qu'une fois que l'on a mis concrètement le système en œuvre sur le terrain, celui-ci bénéficie rapidement d'un large soutien, non seulement auprès des personnes qui se sont prêtées à l'expérience, mais aussi auprès de la population en général. À Tilburg, 120 personnes ont participé à l'expérience pendant huit semaines, avec 20 voitures équipées d'un limiteur de vitesse automatique. Vingt chauffeurs de bus ont également pu tester un autobus équipé d'un régulateur de vitesse intelligent. La majorité des participants étaient enchantés. Qui plus est, une fois l'expérience terminée, 65 % des habitants des quartiers concernés se sont dits favorables à l'installation généralisée de limiteurs de vitesse. On considère d'ailleurs qu'il n'est pas nécessaire, en principe, d'équiper toutes les voitures de limiteurs de vitesse. Quand suffisamment de voitures en sont équipées (au moins 20 %), l'ensemble du trafic est ralenti et adopte automatiquement la vitesse prévue.

Dans la ville suédoise de Lund, le soutien de la population s'est également développé: après l'expérience, deux tiers des personnes concernées se sont dites favorables au système de régulateurs de vitesse intelligents au lieu d'un tiers auparavant. De plus, la population, qui, dans un premier temps, ne s'était déclarée d'accord qu'avec l'installation de systèmes «avertisseurs» sans plus, a fini par accepter des systèmes «d'intervention». Dans la ville suédoise d'Umea, 45 % des personnes concernées se sont déclarées en faveur de l'installation du système une fois l'expérience terminée — 50 % ont déclaré préférer des limiteurs de vitesse installés dans les voitures à des limiteurs de vitesse situés en dehors de celles-ci. De nombreux participants voulaient même payer de leur poche pour pouvoir garder le limiteur de vitesse dans leur voiture.

L'expérience montre que le confort de conduite augmente, que le limiteur ne pose pas de problèmes de

zing en dat er ook geen neiging is tot «compenserende reactie» (*cf.* zoals bij ABS-systemen).

Snelheids- en toerentalbegrenzers kunnen overigens ook ingevoerd worden om redenen van leefmilieu of energiebesparing. Het Nederlandse onderzoeksinstiut NOVEM onderzocht in zijn programma «*Het Nieuwe Rijden*» de installatie van in-car-apparatuur zoals snelheids- en toerentalbegrenzers voor lichte vrachtwagens en bestelwagens om een lager brandstofverbruik te garanderen. Een demonstratieproject met 19 bedrijven is lopende.

Dit zou een oplossing bieden voor het nippende probleem van luchtvervuiling in onder meer stedelijke omgevingen. Oorzaak van veel extra uitstoot van wagens (en aanzet tot ozonvorming) is volgens de Vlaamse Instelling voor technologisch onderzoek (VITO) onder meer het voortdurend bruusk remmen en optrekken, het zogenaamde sportieve of zeg maar latent agressieve rijgedrag van veel chauffeurs in binnensteden. Als dit door in-car-apparatuur kan worden omgezet in gelijkmatig rijgedrag, krijgt men de emissies onder controle, en tegelijk biedt dit een belangrijke meerwaarde voor de veiligheid.

Dit is één van de redenen waarom in Nederland diverse NGO's «slimme voertuigen» naar voren schoven als een bij uitstek aantrekkelijk alternatief voor een duurzaam toekomstscenario («*De Toekomstreis*», 1999).

Op termijn zouden een reeks van AVG-technieken (automatische voertuig-geleidingssystemen) die de veiligheid en/of het milieu ten goede komen, fiscaal kunnen worden aangemoedigd. Zo bijvoorbeeld:

- het instandhouden van een bepaalde afstand tussen voertuigen;
- waarschuwing voor botsing («*collision warning*»);
- het regelen van de snelheid (intelligent speed adapter);
- het blijven binnen één rijstrook (lanekeeping system);
- optimale emissiecontrole.

De vraag blijft waar de grens ligt van de efficiëntie van investeringen in «slimme wegen». De toekomstdroom van 100 % voertuiggeleiding is nog veraf. Bovendien rijst dan ook de vraag naar de specificiteit of

sécurité et que les conducteurs n'ont pas tendance à réagir de manière «compensatoire» (*cf.* comme c'est le cas avec les systèmes ABS).

L'installation de limiteurs de vitesse ou de tachymètres peut également être décidée pour des raisons environnementales ou dans le but d'économiser de l'énergie. L'institut de recherche néerlandais NOVEM a examiné, dans le cadre de son programme «*Het Nieuwe Rijden*», dans quelle mesure l'installation d'appareillages à l'intérieur des véhicules, notamment des limiteurs de vitesse et des tachymètres dans des camions légers et des camionnettes, permettait de réduire la consommation d'énergie. Un projet de démonstration a été lancé dans dix-neuf entreprises.

L'installation d'appareillages à l'intérieur des voitures permettrait aussi de résoudre le problème aigu de la pollution de l'air dans les environnements urbains. Selon le *Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek* (VITO), l'enchaînement de freinages brusques et de démarriages en trombe, ce qu'on appelle la conduite sportive ou, disons, le comportement agressif latent de nombreux chauffeurs dans les centres urbains, provoque de nombreuses émissions polluantes supplémentaires par les voitures (et contribue à la formation d'ozone). Si, grâce à des appareils installés dans les voitures, on parvient à remplacer le comportement en cause par une conduite uniforme, on pourra maîtriser les émissions et obtenir ainsi une plus-value considérable en matière de sécurité.

C'est une des raisons pour laquelle, aux Pays-Bas, plusieurs ONG ont proposé la construction de «véhicules intelligents» comme une alternative attrayante idéale pour résoudre le problème en question d'une manière durable («*De Toekomstreis*», 1999).

À terme, on pourrait encourager fiscalement la mise en œuvre de toute une série de techniques de guidage automatique contribuant à améliorer la sécurité et/ou à mieux protéger l'environnement. Citons par exemple :

- un système assurant le respect permanent d'une distance déterminée entre les véhicules;
- un système avertisseur de collision («*collision warning*»);
- un système régulateur de vitesse («*intelligent speed adapter*»);
- un système obligeant les automobilistes à rester à l'intérieur d'une bande de circulation donnée («*lanekeeping system*»);
- un système permettant de contrôler les émissions de manière optimale.

La question reste de savoir jusqu'à quelle hauteur les investissements dans des «routes intelligentes» restent efficaces. La réalisation du rêve d'un guidage à 100 % de l'ensemble des véhicules n'est pas pour

zelfs de zin van 100% computergestuur particulier verkeer. Die vraag komt reeds op bij vormen van «elektronische koppeling van (vracht)wagens of (vrachtwagen)(auto)-treinen» (automated highway systems): wat is dan het verschil met wagons en vervoer per spoor, tenzij vormen van privacy en de mogelijkheden van snel voor- en natransport. Hiermee is een ruim maatschappelijk debat nodig: het risico is niet denkbeeldig dat door een reeks van technische snufjes alle investeringen (zo hard nodig voor de uitbouw van een efficiënte en — waarom niet — hypermoderne collectieve vervoersystemen), toch nog steeds richting autowegen en particuliere wagons zullen worden afgeleid. Anderzijds blijft het vrij irreël te verwachten dat de privé-wagen op zijn laatste wielen rijdt. Het vinden van een goed evenwicht van duurzame sturingssystemen én een verzekerde complementariteit ten overstaan van collectieve vervoersystemen, is allicht de meest pragmatische oplossing.

### **Artikelsgewijze toelichting**

#### **Artikel 3**

Om de voormelde redenen wordt in artikel 3 van dit wetsvoorstel een snelheidslimiet van 30 km/u opgelegd voor alle woonzones. In feite is dit het logisch doortrekken van een tendens die zich al volop aftrekt. Dertig km per uur is in woonstraten de norm geworden.

Daarnaast wordt al lang aangedrongen op een categorisering van wegen in verband met toegelaten snelheden. Als men op autosnelwegen 120 km per uur toelaat en op de grotere expreswegen (2×2 baanvakken) 90 km/u ligt het voor de hand op andere openbare wegen (met slechts 2×1 baanvak) maximaal 70 km/u toe te laten. Binnen de bebouwde kom wordt dit 50 km/u en in woonzones 30 km/u. *Grosso modo* stemt dit overeen met de secundaire en lokale wegen in bijvoorbeeld het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Deze ruimtelijke indeling zou overeen moeten stemmen met een categorisering als weg met maximaal toegelaten snelheid van 70 km/u buiten de bebouwde kom.

#### **Artikel 5**

De invoering van snelheidsbegrenzers is een kwestie van tijd. Ook de verplichting ervan. Dat is het duidelijke signaal dat dit wetsvoorstel wil geven. Het

demain. L'on peut d'ailleurs se demander où pourrait être, au cas où ce rêve se réalisera, la spécificité ou même quel pourrait être le sens de transports privés entièrement guidés par ordinateur. La même question se pose déjà pour ce qui est de certaines formes d'«attelage électronique d'autos ou de camions ou de trains camions ou trains autos» (autoroute électronique — «*automated highway systems*»): quelle est alors la différence par rapport au transport par wagons et par rail, outre une certaine protection de la vie privée et les possibilités de transport initial et terminal rapide. Ce sujet nécessite un large débat social : le risque est réel que l'on continue encore, par le biais de toute une série de techniques subtiles, à consacrer l'ensemble des investissements (qui sont si nécessaires au développement de systèmes de transport collectifs efficaces et — pourquoi pas — de systèmes hypermodernes) aux autoroutes et aux véhicules privés. D'autre part, il est assez illusoire de penser que la dernière heure de la voiture privée a sonné. La solution la plus pragmatique consisterait probablement à trouver un bon équilibre entre des systèmes de guidage durables et des systèmes de transport collectifs complémentaires.

### **Commentaire des articles**

#### **Article 3**

Pour toutes les raisons précitées, l'article 3 de la proposition de loi prévoit une limitation de la vitesse maximale à 30 km/h dans les zones d'habitat conformément à la tendance actuelle de prendre pour norme les 30 km/h dans les zones d'habitat.

L'on insiste aussi, depuis déjà longtemps, pour que l'on classe les routes en fonction des vitesses qui y sont autorisées. Il est évident que, si l'on autorise une vitesse de 120 km/h sur les autoroutes et 90 km/h sur les voies expresses importantes (2×2 bandes de circulation), il faudra limiter à 70 km/h la vitesse maximale autorisée sur les autres voies publiques (ne comptant que 2×1 voie de circulation). Cette vitesse maximale autorisée devra être de 50 km/h dans les agglomérations et 30 km/h dans les zones d'habitat. Tout cela concerne *grosso modo* les voies secondaires et locales visées, par exemple, dans le Schéma de structure d'aménagement de la Flandre. Cette différenciation dans l'espace devrait correspondre à une classification en tant que voies situées en dehors des agglomérations et le long desquelles la vitesse maximale autorisée est limitée à 70 km/h.

#### **Article 5**

L'installation de limiteurs de vitesse demandera du temps. L'instauration de l'obligation d'en installer aussi. C'est le signal que souhaitent donner les auteurs

is evident dat een invoering best in Europees verband kan overeengekomen worden. Het overleg daarrond kan best zo snel mogelijk opstarten (bijvoorbeeld in het kader van het Belgisch voorzitterschap). Het voorstel laat nog open wanneer de regeling van kracht wordt: dit dient de regering te bepalen.

## Artikel 6

De stimuli voor een vrijwillige invoering kunnen echter onmiddellijk van kracht worden. Op die manier wordt gewerkt aan het draagvlak.

Voor maximalesnelheidsbegrenzers kan meteen een bewustmakingscampagne gevoerd worden: in feite vraagt men de chauffeurs niet meer dan dat ze zichzelf de (quasi) verplichting zouden opleggen om voortaan de geldende maximumsnelheid te respecteren. Bekende Vlamingen (en in eerste instantie politici en zeker ministers) zouden daarbij het voorbeeld kunnen geven in plaats van juist het tegenovergestelde te demonstreren. Daardoor kan ook een kleine maar betekenisvolle trendbreuk gerealiseerd worden.

Variabelesnelheidsbegrenzers hebben natuurlijk maar zin in het kader van een ruimer opgezet experiment, met transponders (voertuiggeleiding langs de weg) of via GPS — (*global positioning system*). Chauffeurs die deelnemen aan kleinere experimenten of aan de eerste pilootprojecten op een grotere schaal, verdienen een billijke tegemoetkoming. Lokale overheden/wegbeheerders die hieraan meewerken, kunnen eveneens gestimuleerd worden.

## Artikel 7

Omwille van de veiligheid, de leefbaarheid of omwille van milieu/gezondheid, kan een overheid beslissen om bepaalde zones (wegen) voor te behouden voor wagens uitgerust met snelheidsbegrenzers.

Johan MALCORPS.

\*  
\* \*

de la présente proposition de loi. Il va de soi qu'il vaut mieux se mettre d'accord sur pareille installation dans un contexte européen. Il est préférable de lancer aussi vite que possible la concertation en la matière (par exemple dans le cadre de la présidence belge). La proposition ne dit pas quand la réglementation devra entrer en vigueur: il appartient au gouvernement de déterminer le moment.

## Article 6

Les stimulants dont peuvent bénéficier les personnes qui installent d'initiative un limiteur de vitesse peuvent toutefois être mis en œuvre immédiatement. Cela permettrait de développer le soutien de la population.

Pour ce qui est des limiteurs de vitesse maximale, on peut lancer sans attendre une campagne de sensibilisation: tout ce qu'on demande en fait aux chauffeurs, c'est de s'imposer en quelque sorte le respect des limitations de vitesse en vigueur. Des Flamands célèbres (et, en première instance, des hommes et des femmes politiques, et bien sûr les ministres) pourraient donner l'exemple, plutôt que de faire l'inverse. Cela permettrait également de redresser la tendance actuelle dans une mesure significative.

L'installation de limiteurs de vitesse variables n'a bien entendu un sens que dans le cadre d'une expérience plus large utilisant des transpondeurs (système de guidage de véhicules le long de la route) ou un système de positionnement global (GPS — *global positioning system*). Les chauffeurs qui participeraient à de petites expériences ou aux premiers projets-pilotes à plus grande échelle mériteraient un dédommagement équitable. Les pouvoirs publics ou les gestionnaires de voirie locaux pourraient eux aussi être encouragés.

## Article 7

Un pouvoir public peut décider, pour la sécurité, la viabilité ou pour des raisons environnementales et de santé, de réserver certaines zones (routes) aux véhicules équipés de limiteurs de vitesse.

\*  
\* \*

**WETSVOORSTEL****Artikel 1**

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

**Art. 2**

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1<sup>o</sup> snelheidsbegrenzer: de technische uitrusting van een voertuig die de snelheid van het voertuig beperkt tot een bepaalde snelheid;

2<sup>o</sup> maximalesnelheidsbegrenzer: de technische uitrusting van een voertuig die de snelheid van dat voertuig permanent beperkt tot een bepaalde maximale snelheid;

3<sup>o</sup> variabelesnelheidsbegrenzer: de technische uitrusting van een voertuig die het mogelijk maakt de snelheid te beperken op basis van signalen afkomstig van buiten het voertuig en tot op een snelheidsniveau dat toegelaten is in bepaalde zones.

**Art. 3**

In artikel 11.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt de eerste zin vervangen als volgt: «Binnen de bebouwde kommen is de snelheid beperkt tot 30 km/u.»

**Art. 4**

In artikel 11.2, eerste lid, van hetzelfde koninklijk besluit worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) het 2<sup>o</sup> wordt vervangen door de volgende bepaling:

«2<sup>o</sup> tot 90 km/u: op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting en de rijrichtingen gescheiden zijn door wegmarkeringen;»

B) er wordt een 3<sup>o</sup> toegevoegd, luidende:

«3<sup>o</sup> tot 70 km/u: op de andere openbare wegen.»

**Art. 5**

Artikel 77 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wordt aangevuld als volgt:

«9. Snelheidsbegrenzers voor personenwagens

**PROPOSITION DE LOI****Article 1<sup>er</sup>**

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

**Art. 2**

Pour l'application de la présente loi, on entend par:

1<sup>o</sup> limiteur de vitesse: le dispositif technique dont est équipé un véhicule et qui permet de limiter la vitesse du véhicule à une valeur déterminée;

2<sup>o</sup> limiteur de vitesse maximale: le dispositif technique dont est équipé un véhicule et qui permet de limiter en permanence la vitesse du véhicule à une valeur maximale déterminée;

3<sup>o</sup> limiteur de vitesse variable: le dispositif technique dont est équipé un véhicule et qui permet de limiter la vitesse sur la base de signaux en provenance de l'extérieur du véhicule et jusqu'à une valeur autorisée dans des zones déterminées.

**Art. 3**

À l'article 11.1 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, la première phrase est remplacée par la disposition suivante: «Dans les agglomérations, la vitesse est limitée à 30 km/h.»

**Art. 4**

À l'article 11.2, alinéa 1<sup>er</sup>, du même arrêté royal, les modifications suivantes sont apportées:

A) le 2<sup>o</sup> est remplacé par la disposition suivante:

«2<sup>o</sup> à 90 km/h: sur les voies publiques divisées en quatre bandes de circulation ou plus dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation et dont les sens de circulation sont séparés par des marques routières;»

B) un 3<sup>o</sup> est ajouté, qui est rédigé comme suit:

«3<sup>o</sup> à 70 km/h: sur les autres voies publiques.»

**Art. 5**

L'article 77 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, est complété par le texte suivant:

«9. Limiteurs de vitesse destinés aux voitures particulières

### 9.1. Maximalesnelheidsbegrenzers

De voertuigen van categorie M1 en M2 moeten uitgerust zijn met een snelheidsbegrenzer die op een maximale snelheid van 120 km/u is afgesteld.

### 9.2. Variablesnelheidsbegrenzers

De voertuigen van categorie M1 en M2 moeten uitgerust zijn met een variabelesnelheidsbegrenzer.

10. Variabelesnelheidsbegrenzers voor vrachtwagens en bussen

De voertuigen van categorie M3 en N3 moeten uitgerust zijn met een variabelesnelheidsbegrenzer.»

### Art. 6

§ 1. De Koning bepaalt, bij een besluit dat wordt vastgesteld na overleg in de Ministerraad, de vergoedingen voor:

1. de voertuigen die uitgerust zijn met een maximalesnelheidsbegrenzer;
2. de voertuigen die deelnemen aan een experiment met variabelesnelheidsbegrenzing.

§ 2. De Koning kan samenwerkingsovereenkomsten sluiten met de wegbeheerders die deelnemen aan experimenten inzake variabelesnelheidsbegrenzing op hun grondgebied.

### Art. 7

In de wet betreffende de politie over het wegverkeer gecoördineerd door het koninklijk besluit van 16 maart 1968, wordt een hoofdstuk IVbis ingevoegd, luidende:

#### «Hoofdstuk IVbis. Variabelesnelheidsbegrenzing

*Art. 8bis.* — De wegbeheerder kan het gebruik van bepaalde wegen voorbehouden aan voertuigen uitgerust met de variabelesnelheidsbegrenzers als omschreven in artikel 2 de wet van ... tot onthaasting van het autoverkeer. In voornoemd geval legt de wegbeheerder de snelheid op die hij noodzakelijk acht omwille van de verkeersveiligheid of de kwaliteit van het leefmilieu.»

### Art. 8

Deze wet treedt in werking op de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt, met uitzondering van artikel 5, dat in werking treedt op een door de Koning te bepalen datum.

Johan MALCORPS.

### 9.1. Limiteurs de vitesse maximale

Les véhicules des catégories M1 et M2 doivent être équipés d'un limiteur de vitesse réglé à une vitesse maximale de 120 km/h.

### 9.2. Limiteurs de vitesse variable

Les véhicules des catégories M1 et M2 doivent être équipés d'un limiteur de vitesse variable.

10. Limiteurs de vitesse variable destinés aux camions et aux autocars

Les véhicules des catégories M3 et N3 doivent être équipés d'un limiteur de vitesse variable.»

### Art. 6

§ 1<sup>er</sup>. Le Roi détermine par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les indemnités auxquelles ont droit les propriétaires :

1. des véhicules qui sont équipés d'un limiteur de vitesse maximale;
2. des véhicules qui participent à une expérience portant sur un limiteur de vitesse variable.

§ 2. Le Roi peut conclure des accords de coopération avec les gestionnaires de la voirie qui participent à des expériences de limitation de vitesse variable sur leur territoire.

### Art. 7

Dans la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968, est inséré un chapitre IVbis, qui est rédigé comme suit :

#### «Chapitre IVbis. Limitation de vitesse variable

*Art. 8bis.* — Le gestionnaire de la voirie peut résérer l'utilisation de certaines voies aux véhicules équipés du limiteur de vitesse variable prévu à l'article 2 de la loi du ... visant à décélérer la circulation automobile. Le cas échéant, le gestionnaire de la voirie imposera la limite de vitesse qu'il estimera nécessaire pour garantir la sécurité routière ou la qualité de l'environnement.»

### Art. 8

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception de l'article 5, qui entre en vigueur à une date à fixer par le Roi.