

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2004-2005

---

27 MAI 2005

---

**Proposition de loi modifiant l'article 11 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, en ce qui concerne les limitations de vitesse**

(Déposée par M. Flor Koninckx)

---

## DÉVELOPPEMENTS

---

### 1. Introduction générale

Ces dernières années, on a de plus en plus pris conscience de l'incidence de la vitesse sur le nombre et la gravité des accidents de la route. Deux éléments majeurs jouent un rôle à cet égard : la politique de surveillance et les limitations de vitesse. Dans notre pays, la vitesse maximale autorisée sur les routes secondaires est en règle générale de 90 km/h. Mais, les nouveaux objectifs que l'on s'est assignés en matière de sécurité routière ont conduit à limiter la vitesse à 70 km/h sur la plupart des voiries régionales, ce qui a nécessité le placement d'un grand nombre de signaux d'interdiction supplémentaires. Cette situation dans laquelle l'exception est en fait devenue la règle sème la confusion chez les automobilistes et les signaux présents en abondance détournent l'attention des usagers.

La présente proposition vise à simplifier les choses en adaptant la loi à la situation existante.

### 2. Vitesse et accidents sur les routes secondaires

Selon une étude britannique de 1994, une diminution de la vitesse moyenne de l'ordre de 1 km/h permettrait de réduire de 3 % le nombre d'accidents et de 5 % le nombre de blessés graves et de morts.

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2004-2005

---

27 MEI 2005

---

**Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 11 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, met betrekking tot de snelheidsbeperkingen**

(Ingediend door de heer Flor Koninckx)

---

## TOELICHTING

---

### 1. Algemene inleiding

De jongste jaren is het bewustzijn over de invloed van snelheid op het aantal en de ernst van de verkeersongevallen sterk toegenomen. Het handhavingsbeleid speelt hierin een grote rol, maar ook de snelheidsbeperkingen. In ons land geldt op de zogenaamde secundaire wegen als algemene regel een snelheidsbeperking van 90 km/u. Maar de nieuwe inzichten inzake verkeersveiligheid hebben ertoe geleid dat op de meeste gewestwegen een snelheidsbeperking van 70 km/u werd ingevoerd, waardoor er talloze bijkomende verbodsborden geplaatst moesten worden. Die situatie, waarbij de uitzondering feitelijk de regel is geworden, verwekt onduidelijkheid bij de bestuurders en de vele verkeersborden leiden de aandacht van de weggebruikers af.

Dit wetsvoorstel beoogt een vereenvoudiging door de aanpassing van de wet aan de bestaande situatie.

### 2. Snelheid en ongevallen op secundaire wegen

Een Britse studie uit 1994 toont aan dat een daling van de gemiddelde snelheid met 1 km/u het aantal ongevallen met 3 % vermindert en het aantal ernstig gewonden en doden met 5 %.

Il ressort d'une autre étude britannique de 2000 que l'impact d'une réduction de la vitesse moyenne sur le nombre d'accidents est plus important sur les routes en zones urbaines que sur les routes de liaison.

Une réduction de la vitesse moyenne sur les routes de liaison a, à son tour, un plus grand impact qu'une réduction sur les autoroutes. L'étude montre par ailleurs que le risque d'accident augmente en proportion des différences de vitesses entre usagers.

Il ressort des chiffres de l'INS relatifs aux accidents de la circulation en 2001 que 4 557 des 47 444 accidents qui sont survenus sur les routes belges et qui ont entraîné des lésions corporelles, se sont produits sur les autoroutes et les échangeurs, que 22 209 de ceux-ci se sont produits sur les routes régionales et provinciales et 20 678 sur les routes communales; plus de 90 % des accidents ayant entraîné des lésions corporelles se sont donc produits sur les routes secondaires. En ce qui concerne le nombre d'accidents mortels, nous constatons que la proportion est à peu près identique : 193 tués sur les autoroutes, 821 sur les routes régionales et provinciales et 472 sur les routes communales. Une analyse plus poussée des chiffres montre que le nombre de morts par millier d'accidents ayant entraîné des lésions corporelles augmente de manière exponentielle quand la vitesse maximale autorisée passe de 70 km/h à 120 km/h :

Limite de vitesse	Nombre de morts par 1 000 accidents
70 km/h	32
90 km/h	47
120 km/h	59

Les résultats précités des études et de la recherche nous permettent de conclure que le nombre inhabituellement élevé d'accidents ayant entraîné des lésions corporelles ou ayant fait des victimes mortelles sur les routes secondaires est dû en partie au fait que la vitesse maximale autorisée est trop élevée.

### 3. La nécessité d'une nouvelle approche : le principe des 70 km/h sur les routes secondaires

Une limitation de la vitesse maximale à 90 km/h sur le réseau secondaire devrait être l'exception en Belgique plutôt que la règle. Les éléments qui plaident en faveur de cette thèse sont, notamment, la très grande densité de population, la grande densité du réseau routier, le phénomène typiquement belge de la construction linéaire le long des routes de liaison et, *last but not least*, l'évolution rapide de la situation de fait avec l'instauration de limitations de la vitesse maximale à 70 km/h sur la plupart des routes régionales et sur de nombreuses routes communales.

Een andere Britse studie, uit 2000, demonstreert dat een vermindering van de gemiddelde snelheid een groter effect heeft op wegen in de bebouwde kom dan op verbindingswegen.

Een vermindering van de gemiddelde snelheid op de verbindingswegen heeft op haar beurt een grotere uitwerking dan een vermindering op snelwegen. Voorts wijst de studie aan dat het risico op een ongeval toeneemt met de snelheidsverschillen tussen de weggebruikers.

Uit de ongevallencijfers 2001 van het NIS blijkt dat van het totaal van 47 444 letselongevallen op de Belgische wegen er 4 557 gebeurden op de autosnelwegen en verkeerswisselaars, 22 209 op de gewest- en provinciewegen en 20 678 op de gemeentewegen; meer dan 90 % van de letselongevallen vallen dus op secundaire wegen te betreuren. Bij de dodelijke ongevallen zien we ongeveer dezelfde verhouding: 193 dodelijke slachtoffers op de autosnelwegen, 821 op de gewest- en provinciewegen en 472 op de gemeentewegen. Verdere analyse van de cijfers geeft te kennen dat het aantal doden per duizend letselongevallen exponentieel stijgt met de toegelaten maximumsnelheid :

Snelheidslimiet	Aantal doden per 1 000 ongevallen
70 km/u	32
90 km/u	47
120 km/u	59

De aangehaalde resultaten van studies en onderzoeken mogen ons doen besluiten dat het ongemeen hoge aantal letselongevallen en dodelijke slachtoffers op de secundaire wegen mede een gevolg zijn van een te hoge toegelaten maximumsnelheid.

### 3. De noodzaak van een nieuwe aanpak : het principe van 70 km/u op de secundaire wegen

Een snelheidslimiet van 90 km/u op de secundaire wegen zou in België veeleer de uitzondering dan de regel moeten zijn. Argumenten voor die stelling zijn onder andere de zeer grote bevolkingsdichtheid, de densiteit van het wegennet, het typisch Belgische fenomeen van de lintbebouwing langs de verbindingswegen en — *last but not least* — de snel evoluerende feitelijke toestand, met snelheidsbeperkingen van 70 km/u op het merendeel van de gewestwegen en op vele gemeentewegen. Voor het invoeren van al die beperkingen van 70 km/u zijn massaal veel bijko-

L'instauration de ces limitations de vitesse de 70 km/h requiert une quantité énorme de signaux supplémentaires. Cela entraîne un coût élevé et, qui plus est, la multiplication excessive des signaux n'est pas de nature à favoriser la sécurité routière.

Nous proposons que 70 km/h devienne la règle et que 90 km/h soit autorisé exceptionnellement sur des routes qui se prêtent à cette vitesse. La règle générale en matière de limitations de vitesse deviendrait donc la suivante :

\* sur les autoroutes et les voies publiques divisées en quatre bandes de circulation ou plus dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation, pour autant que les sens de circulation séparés autrement qu'avec des marques routières : 120 km/h;

\* routes comprenant au moins 2 × 2 bandes de circulation sans terre-plein central : 90 km/h;

\* toutes les autres routes : 70 km/h;

\* agglomération : 50 km/h;

\* « zone 30 » : 30 km/h;

\* zone d'habitation : 20 km/h.

Grâce à cette règle, on serait dispensé de l'obligation de placer des signaux sur les routes où la vitesse n'a pas encore été limitée à 70 km/h, bien qu'une demande de limitation ait déjà été faite ou que l'intention existe de procéder à une adaptation en ce sens.

Dans les zones peu habitées qui sont dotées d'une infrastructure routière sûre, une vitesse maximale autorisée de 90 km/h peut être admise moyennant le placement du panneau C43/90 km.

Le choix de la règle générale de 70 km/h est également inspiré par les chiffres suivants relatifs aux distances de freinage et d'arrêt. Il y a lieu de tenir compte de ces chiffres pour ce qui est des zones à densité d'habitat élevée, où les nombreuses traversées de voiries publiques et les manœuvres sont fréquentes.

Le tableau ci-dessous indique les distances de freinage et d'arrêt, compte tenu d'un temps de réaction d'une seconde sur chaussée sèche :

Vitesse	Distance de réaction	Distance de freinage	Distance d'arrêt
70 km/h	19 m	25 m	44 m
90 km/h	25 m	41 m	66 m

Sur chaussée humide, la distance de freinage est une demi-fois plus longue que sur chaussée sèche.

mende verkeersborden nodig. Dat is duur en bovendien zijn overdadig veel borden niet bevorderlijk voor de veiligheid op de weg.

Dit voorstel maakt van 70 km/u de regel; 90 km/u, op wegen die daarvoor geschikt zijn, wordt de uitzondering. De algemene regel voor de snelheidsbeperkingen wordt dan :

\* op autosnelwegen en op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting, voorzover de rijrichtingen anders dan door wegmarkeringen gescheiden zijn : 120 km/u;

\* op wegen met minstens 2 × 2 rijstroken zonder middenberm : 90 km/u;

\* op alle andere wegen : 70 km/u;

\* in de bebouwde kom : 50 km/u;

\* in een « zone 30 » : 30 km/u;

\* in een woonerf : 20 km/u.

Die regeling laat toe dat op wegen waar nog geen aanpassingen gebeurden naar 70 km/u, maar waar wel de vraag of de intentie bestaat, geen borden moeten worden geplaatst.

Op wegen met een geringe bebouwing en een veilige weginfrastructuur kan 90 km/u toegelaten worden, aan te duiden met het bord C43/90 km.

De keuze voor 70 km/u als algemene regel wordt mede ingegeven door de realiteit van de rem- en stopafstanden. In dichtbebouwde gebieden met veel oversteekbewegingen en andere manœuvres moet men daar extra rekening mee houden.

Met een reactiesnelheid van 1 seconde en op een droog wegdek :

Snelheid	Reactieafstand	Remafstand	Stopafstand
70 km/u	19 m	25 m	44 m
90 km/u	25 m	41 m	66 m

Op een nat wegdek is de remafstand de helft langer dan op een droog wegdek.

## Annexe : Limitations de vitesse sur les autoroutes et les voies rapides dans 18 pays européens

	Routes « ordinaires » hors agglomération	Autoroutes et voies rapides
Autriche	100	130
Belgique	90	120
République tchèque	90	130
Danemark	80	130
France	90	110/130
Allemagne	100	130 (*)
Grèce	90	120
Hongrie	90	130
Irlande	80/100	120
Italie	90	130
Pays-Bas	80/100	120
Norvège	80/90	100
Pologne	90	130
Portugal	90/100	120
Slovaquie	90	130
Espagne	90	120
Suède	70/90	110
Royaume-Uni	95/110	110

(\*) Illimitée, sauf indication contraire; 130 km/h est la vitesse maximale conseillée.

La présente proposition de loi introduirait en Belgique le même régime de limitation de la vitesse sur les routes secondaires que celui qui est appliqué en Suède, le numéro 1 européen en matière de sécurité routière.

## Bijlage : Snelheidslimieten op autosnelwegen en auto-wegen in 18 Europese landen

	« Gewone » wegen buiten de bebouwde kom	Autosnelwegen en autowegen
Oostenrijk	100	130
België	90	120
Tsjechië	90	130
Denemarken	80	130
Frankrijk	90	110/130
Duitsland	100	130 (*)
Griekenland	90	120
Hongarije	90	130
Ierland	80/100	120
Italië	90	130
Nederland	80/100	120
Noorwegen	80/90	100
Polen	90	130
Portugal	90/100	120
Slovakije	90	130
Spanje	90	120
Zweden	70/90	110
Ver. Koninkrijk	95/110	110

(\*) Onbeperkt, tenzij anders aangeduid; 130 km/u is de aanbevolen maximumsnelheid.

Met dit wetsvoorstel wordt de Belgische situatie op de secundaire wegen dezelfde als die in Zweden, de Europese nummer 1 inzake verkeersveiligheid.

Flor KONINCKX.

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

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

## Art. 2

À l'article 11 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, remplacé par l'arrêté royal du 18 septembre 1991, sont apportées les modifications suivantes :

A) au point 11.2.2°, la subdivision en lettres *a)* et *b)* est supprimée et les dispositions du lettre *b)* sont abrogées;

B) le § 11.2 est complété par les dispositions suivantes :

« 3° à 70 km à l'heure : sur les autres voies publiques.

Les limitations à une vitesse inférieure résultant de l'article 11.3 restent applicables.

Une limitation de vitesse supérieure ou inférieure peut toutefois être imposée ou autorisée sur les voies publiques prioritaires au moyen du signal C43. La limitation de la vitesse supérieure ne peut excéder 90 km/h. »;

C) au point 11.3.1°, le chiffre « 75 » est remplacé par le chiffre « 70 » et, *in fine*, le lettre « a) » est supprimé;

D) au point 11.3.2°, le lettre « a) » est supprimé.

## Art. 3

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

21 avril 2005.

**WETSVOORSTEL**

## Artikel 1

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

## Art. 2

In artikel 11 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, vervangen bij het koninklijk besluit van 18 september 1991, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

A) in punt 11.2.2°, wordt de onderverdeling in *a)* en *b)* geschrapt en het bepaalde onder *b)* opgeheven;

B) punt 11.2 wordt aangevuld met de volgende bepalingen :

« 3° tot 70 km/u : op de andere openbare wegen.

De lagere snelheidsbepalingen voortvloeiend uit artikel 11.3 blijven van toepassing.

Op openbare voorrangswegen kan evenwel een lagere of hogere snelheidsbepaling opgelegd of toegestaan worden door het verkeersbord C43. De hogere snelheidsbepaling bedraagt maximaal 90 km/u. »;

B) in punt 11.3.1°, wordt het cijfer « 75 » vervangen door het cijfer « 70 » en wordt *in fine* de letter « , a) » geschrapt;

D) in punt 11.3.2°, wordt de letter « a) » geschrapt.

## Art. 3

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

21 april 2005.

Flor KONINCKX.