

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2000-2001

---

18 OKTOBER 2000

---

## Voorstel van resolutie over de zichtbaarheid van zwakke weggebruikers voor vrachtwagenchauffeurs

(Ingediend door de heer Johan Malcorps)

---

### TOELICHTING

---

In september kwamen een fietsende moeder en haar kind, een tienjarige fietser en een bromfietster om bij ongevallen waarbij vrachtwagens rechts afsloegen aan een kruispunt. De vrachtwagenchauffeurs merkten de fietsers niet op wegens de zogenaamde «dode hoek»: de chauffeurs konden in hun zijspiegel de zwakke weggebruikers rechts van hun voertuig niet zien. Nochtans bestaan hiervoor technische oplossingen. In Nederland verliepen experimenten met spiegels met reflectieverandering en camera's met monitor in de cabine positief. De beste oplossing zou de zogenaamde dobli-spiegel zijn, een «dode en blinde hoek-spiegel», een kleine bolle spiegel die ook gebruikt wordt aan gevaarlijke haarspeldbochten.

Dit jaar zijn er al 15 doden gevallen door het probleem van de «dode hoek». Dat antwoordde de minister van Mobiliteit en Vervoer mij op een mondelinge vraag. Volgens het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid zou een vrachtrijder gemiddeld vijf keer per dag een weggebruiker naast het eigen voertuig niet opmerken. Het risico op nieuwe ongelukken is dan ook onaanvaardbaar groot.

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2000-2001

---

18 OCTOBRE 2000

---

## Proposition de résolution relative à la visibilité des usagers vulnérables pour les chauffeurs de camions

(Déposée par M. Johan Malcorps)

---

### DÉVELOPPEMENTS

---

En septembre dernier, une mère qui circulait à vélo avec son enfant, un jeune cycliste âgé d'une dizaine d'années, et la conductrice d'un cyclomoteur ont perdu la vie dans des accidents mettant en cause un camion qui tournait à droite à un carrefour. À chaque fois, le chauffeur du camion n'a pas vu les cyclistes en raison de l'«angle mort»: les usagers vulnérables se trouvant à droite de son véhicule n'étaient pas visibles dans le rétroviseur latéral du véhicule. Il existe pourtant des solutions techniques à ce problème. Des expériences ont été menées avec succès aux Pays-Bas, qui visaient à tester des miroirs modifiant l'angle de réflexion et des caméras couplées à un moniteur situé à l'intérieur de la cabine. La meilleure solution consisterait à utiliser un miroir de type dobli, c'est-à-dire un rétroviseur anti-angle mort, petit miroir sphérique que l'on place aussi dans les virages dangereux en épingle à cheveux.

Dans sa réponse à une question orale, la ministre de la Mobilité et des Transports a déclaré que le problème de l'angle mort avait déjà fait quinze victimes cette année. Selon l'Institut belge pour la sécurité routière, c'est en moyenne cinq fois par jour qu'un camionneur ne se rendrait pas compte de la présence d'un usager à côté de son véhicule. Le risque de voir se produire de nouveaux accidents prend donc des proportions inacceptables.

Deze resolutie heeft als bedoeling urgentie te vragen voor een oplossing van dit schrijnende probleem. In feite is de uitrusting van voertuigen een Europese aangelegenheid. Met name moeten de voorschriften van de richtlijn 71/127/EEG, laatst gewijzigd door de richtlijn 88/321/EEG van 16 mei 1988, aangepast worden.

De minister heeft al aangekondigd dat zij daar werk wil van maken tijdens het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie. Maar dat houdt een uitstel in van minstens twee jaar en — naar moet gevreesd worden — opnieuw ettelijke dodelijke slachtoffers. Dat is onaanvaardbaar. We moeten anticiperen op een nieuwe Europese regelgeving.

Er wordt al enige tijd overleg gepleegd met de transportverenigingen. Na de tragische ongelukken in september is verder uitstel echter onduidelijk. Zowel de overheid als de transportsector moeten hun verantwoordelijkheid opnemen.

Johan MALCORPS.

\*  
\* \*

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Senaat,

A. Overwegende dat de veiligheid van zwakke weggebruikers ernstig bedreigd wordt door het probleem van de zogenaamde dode hoek, waardoor vrachtwagenchauffeurs vooral fietsers en voetgangers die zich naast hun voertuig bevinden, niet opmerken;

B. Overwegende dat er daarom dringend nood is aan een aanpassing van artikel 43, § 3, 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, om alle motorvoertuigen van categorie N2 en N3 verplicht uit te rusten met een «dode en blinde hoek-spiegel» (dobli-spiegel) of met een ander hulpmiddel dat ertoe strekt dat de bestuurder weggebruikers die zich rechts van zijn voertuig bevinden opmerkt, onder meer bij het rechts afslaan op een kruispunt;

C. Overwegende dat een dergelijke aanpassing krachtens Europees recht slechts kan na een wijziging van de richtlijn 71/127/EEG, laatst gewijzigd bij de richtlijn 88/321/EEG van 16 mei 1988;

D. Overwegende dat in Nederland de subsidieregeling «Zichtveldverbeterende Systemen bedrijfs-

Le but de la présente résolution est de demander que l'on trouve d'urgence une solution à ce problème criant. En fait, l'équipement des véhicules est une matière qui relève des compétences européennes. Il faut en effet adapter les règles de la directive 71/127/CEE, modifiée en dernier lieu par la directive 88/321/CEE du 16 mai 1988.

La ministre a déjà annoncé qu'elle s'y emploierait durant la présidence belge de l'Union européenne. Mais cela veut dire qu'il faudra attendre encore deux ans au moins et il est à craindre que le bilan ne continue à s'alourdir dans l'intervalle. C'est inacceptable. Nous devons anticiper sur la nouvelle réglementation européenne.

Une concertation a été entamée avec les associations de transporteurs depuis déjà un certain temps. Après les accidents tragiques du mois de septembre, aucun nouveau retard ne peut être toléré. Les pouvoirs publics comme le secteur des transports se doivent de prendre leurs responsabilités.

\*  
\* \*

## PROPOSITION DE RÉOLUTION

Le Sénat,

A. Considérant que le problème de l'angle mort constitue une menace grave pour la sécurité des usagers vulnérables, dès lors que les chauffeurs de poids lourds ne perçoivent pas la présence, surtout, des cyclistes et des piétons se trouvant à côté de leur véhicule;

B. Considérant qu'il est dès lors urgent d'adapter l'article 43, § 3, 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, afin que tous les véhicules à moteur des catégories N2 et N3 soient obligatoirement équipés d'un «rétroviseur anti-angle mort» ou d'un autre dispositif permettant au conducteur d'apercevoir les usagers se trouvant à droite de son véhicule, notamment lorsqu'il vire à droite à un carrefour;

C. Considérant que, en vertu du droit européen, pareille adaptation requiert une modification de la directive de 71/127/CEE, modifiée en dernier lieu par la directive 88/321/CEE du 16 mai 1988;

D. Considérant qu'aux Pays-Bas, le régime de subvention des dispositifs améliorant le champ de

auto's», die de vrijwillige installatie van een doblispiegel of een evenwaardig systeem aanmoedigt, veel bijval heeft gekregen;

verzoekt de regering en de minister bevoegd voor Verkeersveiligheid :

1. dit probleem met hoogdringendheid aan te kaarten in de bevoegde Europese Ministerraad en bij de Europese Commissie om zo snel mogelijk tot een oplossing te komen, en de aanpassing van de Europese regelgeving terzake te beschouwen als een prioritair aandachtspunt voor het Belgisch voorzitterschap midden 2001;

2. in afwachting van een aanpassing van de Europese voorschriften, een subsidieregeling naar Nederlands model in te voeren die transportfirma's in staat stelt hun voertuigen zo snel mogelijk uit te rusten met de noodzakelijke hulpmiddelen om dit acute veiligheidsrisico voor de zwakke weggebruiker voortaan te voorkomen;

3. het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid te belasten met de beoordeling van de hulpmiddelen die daarvoor worden ingezet, waarbij maximale garanties voor de veiligheid van de zwakke weggebruiker het uitgangspunt zijn;

4. een ruime sensibiliseringscampagne op te zetten om zwakke weggebruikers en inzonderheid kinderen en jongeren te wijzen op de risico's die hun gebrek aan zichtbaarheid voor bestuurders van grotere voertuigen inhouden.

Johan MALCORPS.

vision des véhicules utilitaires, qui encourage l'installation, sur une base volontaire, d'un rétroviseur anti-angle mort, a remporté un vif succès;

prie le gouvernement et la ministre qui a la Sécurité routière dans ses attributions :

1. de saisir d'urgence de ce problème le Conseil des ministres européens compétents et la Commission européenne, afin de parvenir le plus rapidement possible à une solution et d'inscrire l'adaptation de la législation européenne en la matière sur la liste des questions prioritaires de la présidence belge qui commencera au milieu de l'année 2001;

2. en attendant l'adaptation des règles européennes, d'instaurer un régime de subventions calqué sur le modèle néerlandais, pour permettre aux entreprises de transport d'équiper le plus rapidement possible leurs véhicules des accessoires nécessaires afin de prévenir désormais ce risque considérable pour la sécurité des usagers vulnérables;

3. de charger l'Institut belge pour la sécurité routière d'évaluer les accessoires utilisés à cette fin, dans le but de garantir au maximum la sécurité des usagers vulnérables;

4. d'organiser une vaste campagne de sensibilisation visant à informer les usagers vulnérables, en particulier les enfants et les jeunes, des risques que leur fait courir leur manque de visibilité chez les conducteurs de gros véhicules.