

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2000-2001

19 JANUARI 2001

Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, om de zichtbaarheid van zwakke weggebruikers voor vrachtwagenchauffeurs te verbeteren

(Ingediend door de heer Johan Malcorps c.s.)

TOELICHTING

In september 2000 kwamen een fietsende moeder en haar kind, een tienjarige fietser en een bromfietster om bij ongevallen waarbij vrachtwagens rechts af sloegen 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». Volgens het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid zou een vrachtrijder gemiddeld vijf keer per dag een weggebruiker naast

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2000-2001

19 JANVIER 2001

Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, en vue d'améliorer la visibilité des usagers vulnérables pour les chauffeurs de camions

(Déposée par M. Johan Malcorps et consorts)

DÉVELOPPEMENTS

En septembre 2000, 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.

Le problème de l'angle mort a 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

zijn voertuig niet opmerken. Het risico op nieuwe ongelukken is dan ook onaanvaardbaar groot. Met dit wetsvoorstel willen we de kat de bel aanbinden.

In feite is de uitrusting van voertuigen een Europese aangelegenheid. Met name moeten de voorschriften van de richtlijn 71/127/EEG, laatst gewijzigd bij 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 geveesd worden — opnieuw ettelijke dodelijke slachtoffers. Dat is onaanvaardbaar. Met dit voorstel willen we 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 onduidbaar. Zowel de overheid als de transportsector moeten hun verantwoordelijkheid opnemen.

De overheid zou ten minste een overeenkomst met de transportverenigingen en vrachtwagenconstructeurs moeten sluiten en bovendien subsidies moeten uittrekken om de installatie van deze noodzakelijke hulpmiddelen te bespoedigen.

Johan MALCORPS.

*
* *

WETSVOORSTEL

—————

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 1, § 2, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998, wordt aangevuld als volgt:

«52. «dode en blinde hoek-spiegel»: bolle achteruitkijkspiegel die bestuurders van grotere motorvoertuigen in staat moet stellen om weggebruikers die zich rechts van hun voertuig bevinden, op te merken, onder meer bij het rechts afslaan.»

d'un usager à côté de son véhicule. Le risque de voir se produire de nouveaux accidents prend donc des proportions inacceptables. Par la présente proposition, nous entendons trancher dans le vif.

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. La présente proposition nous permettra d'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.

Les autorités devraient à tout le moins conclure un accord avec les associations de transporteurs et les constructeurs de camions, et prévoir en outre des subsides, de manière à accélérer l'installation de ces accessoires indispensables.

*
* *

PROPOSITION DE LOI

—————

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'article 1^{er}, § 2, 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, modifié pour la dernière fois par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, est complété par la disposition suivante:

«52. Le terme «rétroviseur anti-angle mort» désigne le rétroviseur convexe qui doit permettre aux conducteurs de véhicules à moteur de grandes dimensions de repérer, notamment lorsqu'ils tournent à droite, les usagers de la route se trouvant à la droite de leur véhicule.»

Art. 3

Artikel 43, § 3, van hetzelfde koninklijk besluit, laatst gewijzigd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998, wordt aangevuld als volgt:

«5° Alle motorvoertuigen van de categorieën N2 en N3 moeten uitgerust zijn met een «dode en blinde hoek-spiegel» of met een ander hulpmiddel dat volgens het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid voldoende waarborgen biedt voor de veiligheid van de andere weggebruikers.»

Johan MALCORPS.
Myriam VANLERBERGHE.
Marc HORDIES.
Marie NAGY.

Art. 3

L'article 43, § 3, du même arrêté royal, modifié pour la dernière fois par l'arrêté royal du 15 décembre 1998, est complété par la disposition suivante :

«5° Tous les véhicules à moteur des catégories N2 et N3 doivent être équipés d'un «rétroviseur anti-angle mort» ou d'un autre accessoire qui, selon l'Institut belge pour la sécurité routière, offre des garanties suffisantes pour la sécurité des autres usagers de la route.»