

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2004-2005

15 JUILLET 2005

Proposition de résolution visant à ramener les limitations de vitesse sur les routes dites secondaires de 90 km/h à 70 km/h

(Déposée par MM. Flor Koninckx et André Van Nieuwkerke)

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.

Il est recommandé, en cette matière, d'adapter la loi à la situation de fait.

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

15 JULI 2005

Voorstel van resolutie om de snelheidsbeperkingen van 90 km/u op de zogenaamde secundaire wegen terug te brengen tot 70 km/u

(Ingediend door de heren Flor Koninckx en André Van Nieuwkerke)

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. Deze 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.

Het is in deze aangelegenheid aan te bevelen de wet aan de feitelijke situatie aan te passen.

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 zone urbaine 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.

Uit een andere Britse studie, uit 2000, blijkt 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 groter effect 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 van 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 gebeuren dus op secundaire wegen. 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.

Une réglementation fixant la limitation de vitesse générale à 70 km/h permettrait d'éviter de devoir 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.

Les chiffres relatifs aux distances de freinage et d'arrêt sont un argument supplémentaire en faveur de l'instauration d'une limitation de vitesse généralisée à 70 km/h. 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.

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

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 realiteit van de rem- en stopafstanden is een bijkomend argument voor de invoering van een limiet van 70 km/u als regel. In dichtbebouwde gebieden met veel oversteekbewegingen en andere manoeuvres 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.

Dans la liste ci-dessus, la Suède est le seul pays où la limitation de vitesse à 70 km/h est la règle sur les routes secondaires hors agglomération. Ce pays est le numéro 1 européen en matière de sécurité routière. Il y a dès lors de bonnes raisons pour la Belgique de suivre l'exemple suédois.

*
* *

BIJLAGE

Snelheidslimieten op autosnelwegen en autowegen
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.

Zweden is in het bovenstaande lijstje het enige land waar een snelheidslimiet van 70 km/u de regel is op secundaire wegen buiten de bebouwde kom. Zweden is de Europese nummer 1 inzake verkeersveiligheid. Er zijn goede redenen waarom België het voorbeeld van Zweden zou volgen.

Flor KONINCKX.
André VAN NIEUWERKE.

*
* *

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Le Sénat,

A. vu la ferme volonté du gouvernement de réduire de moitié le nombre de victimes d'accidents de la route d'ici 2010, conformément aux objectifs du Livre blanc de l'Union européenne;

B. constatant que 90 % des accidents ayant entraîné des lésions corporelles et des accidents mortels en Belgique ont lieu sur les routes dites secondaires;

C. vu le lien clairement démontrable et démontré entre l'abaissement de la limitation de vitesse et la diminution du nombre de victimes d'accidents de la route mortels;

D. étant donné que l'évolution de la politique en matière de limitation de vitesse a abouti à une situation de fait caractérisée par l'imposition d'une limitation à 70 km/h sur la grande majorité des routes dites secondaires et qu'en conséquence, il a fallu placer de nombreux panneaux de signalisation C43/70 km supplémentaires,

demande au gouvernement d'instaurer une limitation de vitesse à 70 km/h comme règle générale pour les routes dites secondaires hors agglomération.

30 juin 2005.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Senaat,

A. gelet op de vaste wil van de regering om, conform de doelstellingen van het zogenaamde Witboek van de Europese Unie, het aantal verkeersslachtoffers tegen 2010 met de helft te verminderen;

B. gelet op de vaststelling dat 90 % van de letselongevallen en van de dodelijke ongevallen in België gebeurt op de zogenaamde secundaire wegen;

C. gelet op het duidelijk aantoonbare en aangevoelde verband tussen een lagere snelheidslimiet en een kleiner aantal dodelijke verkeersslachtoffers;

D. gelet op de evolutie van het beleid inzake snelheidsbeperkingen, waardoor een feitelijke toestand ontstaan is waarbij op de grote meerderheid van de zogenaamde secundaire wegen een limiet van 70 km/u geldt, als gevolg waarvan er massaal bijkomende verkeersborden C43/70 km moesten worden geplaatst,

vraagt de regering een snelheidslimiet van 70 km/u in te stellen als de algemene regel voor de zogenaamde secundaire wegen buiten de bebouwde kom.

30 juni 2005.

Flor KONINCKX.
André VAN NIEUWERKE.