



SESSION ORDINAIRE 2017-2018

20 NOVEMBRE 2017

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à faciliter et sécuriser la circulation des
motocyclettes en Région bruxelloise**

(déposée par Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F),
MM. Boris DILLIÈS (F), Alain DESTEXHE (F) et
Abdallah KANFAOUI (F))

Développements

Problématique

Les motocyclistes sont reconnus par les autorités européennes¹, l'IBSR², la Commission fédérale pour la sécurité routière³, la Région wallonne⁴ et le gouvernement de la Région bruxelloise⁵ comme des usagers de la route vulnérables au même titre que les piétons et cyclistes. A côté du travail à mener en termes de prévention et de formation des motocyclistes, il apparaît que du fait de leurs caractéristiques, leur sécurité doit faire l'objet d'une prise en compte spécifique dans l'évaluation de l'incidence des aménagements d'infrastructures routières sur la sécurité routière. Ceci est fondamental si l'on veut garantir leur

GEWONE ZITTING 2017-2018

20 NOVEMBER 2017

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**teneinde het verkeer van motorfietsen
in het Brussels Gewest te
vergemakkelijken en te beveiligen**

(ingediend door mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F),
de heren Boris DILLIÈS (F), Alain DESTEXHE (F) en
Abdallah KANFAOUI (F))

Toelichting

Problematiek

Motorrijders worden door de Europese overheden¹, het BIVV², de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid³, het Waals Gewest⁴ en de Brusselse Hoofdstedelijke Regering⁵ erkend als kwetsbare weggebruikers, net als voetgangers en fietsers. Naast het te verrichten werk op het vlak van preventie en opleiding van de motorrijders, moet, wegens hun kenmerken, specifiek rekening worden gehouden met hun veiligheid bij de evaluatie van de weerslag van de inrichting van verkeersvoorzieningen op de verkeersveiligheid. Dat is fundamenteel indien men hun veiligheid, hun comfort en daardoor ook de veiligheid van

- 1 Directive 2003/102/CE du Parlement européen et du conseil du 17 novembre 2003 relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur et préalablement à celle-ci et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil, considérant 2.
- 2 Institut belge pour la sécurité routière, Motorcycle Accident Causation, 26 août 2013, p. 1.
- 3 Commission fédérale pour la sécurité routière, Dossier : usagers vulnérables - Etats Généraux de la Sécurité routière, 12 mars 2007, p. 1.
- 4 Décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques, Annexe 1re, 2. D) et Annexe 2. 2.h).
- 5 Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, projet d'ordonnance contenant le Budget des Voies et Moyens de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2017 (Doc. n° A-424/3 – 2016-2017), p. 98.

- 1 Richtlijn 2003/102/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 november 2003 betreffende de bescherming van voetgangers en andere kwetsbare weggebruikers voor en bij een botsing met een motorvoertuig en houdende wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad, considerans 2.
- 2 Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, Motorcycle Accident Causation, 26 augustus 2013, p. 1.
- 3 Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, Dossier : kwetsbare weggebruikers - Staten-Généraal van de Verkeersveiligheid, 12 maart 2007, p. 1.
- 4 Decreet van 22 december 2010 betreffende verkeersveiligheid en houdende diverse bepalingen inzake wegen en waterwegen, Bijlage 1, 2.D) en Bijlage 2.2.h).
- 5 Brussels Hoofdstedelijk Parlement, ontwerp van ordonnantie houdende de Middelenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2017 (Stuk nr. A-424/3 – 2016/2017), blz. 98.

sécurité, leur confort ainsi que par là-même, la sécurité des autres usagers de la route. Comme le note l'étude de 2013 menée par le Centre de Connaissance Sécurité Routière de l'IBSR sur les accidents impliquant des motocyclistes, « en cas d'accident, il s'agit de veiller à ce que l'infrastructure cause le moins possible de dégâts corporels. En raison de l'absence d'une carrosserie en métal protectrice, les motocyclistes ont d'autres besoins que les occupants de voitures »⁶. Cette prise en compte au niveau des aménagements routiers est d'ailleurs d'autant plus pertinente qu'elle est aussi indirectement bénéfique à l'autre catégorie de deux-roues : les cyclistes. Or, malgré des obligations légales et des engagements pris en la matière, la Région de Bruxelles-Capitale souffre d'un déficit de cette prise en compte qui s'observe sur le terrain par des manquements ou obstacles au niveau des aménagements de voirie.

Engagements politiques régionaux et cadre réglementaire

La prise en compte des motocyclistes et de leurs spécificités dans les politiques d'aménagement d'infrastructures routières, et plus largement dans la politique de sécurité routière, est arrivée très tardivement au niveau de la Région bruxelloise. Preuve en est l'aveu même des pouvoirs publics régionaux lors des Etats généraux de la sécurité routière de 2011 : « Les motocyclistes, qui représentent les troisièmes usagers par ordre d'importance en termes de nombre de blessés graves et tués sur les routes, n'étaient spécifiquement ciblés par aucune mesure du plan d'actions 2003-2010 »⁷.

En 2011, dans le Plan IRIS 2, le gouvernement s'était engagé à « adapter le réseau aux spécificités de la conduite des deux-roues motorisées : marquages adaptés, visibilité, suppression des obstacles »⁸ et à ce que « la problématique du stationnement moto [soit] prise en compte dans le cadre de la stratégie globale en matière de stationnement et en concertation avec les communes »⁹.

Dans le Plan d'actions de sécurité routière 2011-2020 de la Région de Bruxelles-Capitale, il était affirmé que « pour les deux-roues, une imperfection quelconque du revêtement peut avoir de graves conséquences du fait de leur vulnérabilité, de leur instabilité et de leur vitesse (...) chercher à améliorer l'état des revêtements tant par le choix des matériaux à mettre en œuvre que par leur entretien ou encore par l'édition de normes pour les cahiers des charges pourrait contribuer à augmenter la qualité du réseau pour tous les usagers et donc à éviter les chutes »¹⁰.

6 Institut belge pour la sécurité routière – Centre de connaissance routière, Analyse approfondie des accidents graves et mortels impliquant des motocyclistes. Rapport final. D/2013/0779/15, 2013, p. 55.

7 Plan d'actions de sécurité routière 2011-2020 de la Région de Bruxelles-Capitale, p. 66.

8 Plan Régional de Mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, p. 103.

9 Ibidem.

10 Plan d'actions de sécurité routière 2011-2020 de la Région de Bruxelles-Capitale, p. 66.

de andere weggebruikers wil waarborgen. In het onderzoek dat het Kenniscentrum Verkeersveiligheid van het BIVV in 2013 verrichtte inzake ongevallen met motorrijders, wordt ter zake het volgende opgemerkt : « De infrastructuur dient zo weinig mogelijk te verwonden indien toch ongevallen gebeuren. Door hun grote snelheid en de afwezigheid van een beschermende metalen carrosserie, hebben motorrijders in dit geval andere noden dan inzittenden van andere motorvoertuigen. »⁶. Daarmee rekening houden bij het aanleggen van wegen is trouwens des te relevanter daar zulks ook indirect een andere categorie tweewielers ten goede komt : de fietsers. Ondanks de wettelijke verplichtingen en aangegane verbintenissen ter zake, gebeurt dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest echter te weinig, wat op het terrein leidt tot tekortkomingen of hindernissen op het vlak van de aanleg van de openbare weg.

Gewestelijke beleidsverbintenissen en regelgeving

Op het niveau van het Brussels Gewest, werd slechts zeer laat rekening gehouden met de motorrijders en hun specifieke kenmerken bij de maatregelen voor de inrichting van weginfrastructuur, en meer in het algemeen in het verkeersveiligheidsbeleid. Dat blijkt uit de bekentenis van de gewestelijke overheden zelf tijdens de staten-generaal voor verkeersveiligheid in 2011 : het actieplan 2003-2010 voorzag in geen enkele specifieke maatregel voor de motorrijders, die op de derde plaats komen qua aantal zwaargewonden en doden op de wegen⁷.

In 2011 is de regering in het IRIS 2-plan volgende verbintenissen aangegaan : « Het netwerk aanpassen aan de specifieke eigenschappen van het rijden met gemotoriseerde tweewielers : aangepaste wegmarkeringen, zichtbaarheid, wegnemen van obstakels. »⁸ en « Rekening houden met de problematiek van het parkeren van een motor in het kader van de globale parkeerstrategie en hierbij samenwerken met de gemeenten. »⁹.

In het actieplan voor verkeersveiligheid 2011-2020 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, werd het volgende gesteld : « Door hun kwetsbaarheid, hun instabiliteit en hun snelheid, kan elke mogelijke onvolmaaktheid aan het wegdek zware gevolgen hebben voor de « tweewielers ». [...] Goede materiaalkeuzes en een regelmatig onderhoud of het opnemen van kwaliteitsnormen in de lastenboeken zouden valpartijen kunnen vermijden en kunnen bijdragen tot een kwaliteitsverbetering van het wegennet voor alle weggebruikers. »¹⁰.

6 Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeer, Diepteanalyse van zware en dodelijke ongevallen waarin motorfietsers betrokken waren. Eindrapport. D/2013/0779/14, 2013, blz. 55.

7 Actieplan inzake verkeersveiligheid 2011-2020 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, p. 66.

8 Gewestelijk Mobiliteitsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, blz. 103.

9 Ibidem.

10 Actieplan inzake verkeersveiligheid 2011-2020 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, p. 66.

Dans l'exposé introductif budgétaire pour l'année 2017 concernant la sécurité routière, la secrétaire d'Etat régionale à la sécurité routière disait qu'elle « miserait prioritairement en 2017 sur les domaines suivants : (...) la protection et la sensibilisation des usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes) dans un contexte métropolitain »¹¹.

Au niveau légal, l'Union européenne a mis en place un cadre réglementaire relatif à l'obligation d'évaluation des incidences sur la sécurité routière lors des aménagements routiers¹², poussant les autorités publiques à démontrer, au niveau stratégique, les implications que les différentes alternatives de planification d'un projet d'infrastructure auront pour la sécurité routière. La directive 2008/98/CE a été transposée partiellement en droit bruxellois¹³ par l'ordonnance du 19 mai 2011. La prise en compte de la spécificité des dangers auxquels peuvent être confrontés les motocyclistes lors de la planification des aménagements routiers et lors de l'évaluation de l'incidence d'un dispositif routier sur les différents types d'usagers de la route s'inscrit donc dans le cadre de ces obligations. Parallèlement à cela, la Région de Bruxelles-Capitale est responsable des mesures de sécurisation sur les voiries dont elle est gestionnaire et cette sécurisation repose notamment sur les prescriptions du Règlement Régional d'Urbanisme en son titre VII relatif à la voirie, qui précise que parmi les objectifs de l'aménagement de la voirie, « l'aménagement assure la sécurité de l'ensemble des usagers (...) »¹⁴. Enfin, cette sécurisation repose sur la compétence régionale en matière de règlements complémentaires sur la circulation routière¹⁵.

Principes à respecter pour une prise en compte efficace par les gestionnaires de voirie

En termes de planification et d'évaluation des incidences des aménagements routiers, les gestionnaires de voiries régionaux et communaux ne partent pas d'une feuille blanche s'ils veulent prendre en compte les motocyclistes. Ainsi, l'IBSR a présidé un groupe de travail sur la prise en compte des motards dans l'infrastructure, créé à l'initiative du ministre fédéral de la mobilité. Ce groupe de travail a édicté un large ensemble de recommandations techniques extrêmement précises dans le cadre d'un guide à destination des gestionnaires de voiries¹⁶. Rappelons que le Centre de

In de inleidende uiteenzetting bij de begroting voor het jaar 2017 betreffende verkeersveiligheid, zei de gewestelijke staatssecretaris voor verkeersveiligheid dat zij in 2017 « prioritair zou inzetten op volgende gebieden: (...) het beschermen en sensibiliseren van kwetsbare weggebruikers (voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorrijders) in een grootstedelijke context »¹¹.

Op wettelijk niveau heeft de Europese Unie een regelgeving ingevoerd betreffende de verplichte evaluatie van de weerslag van het inrichten van wegen op de verkeersveiligheid¹². De overheden moeten op strategisch vlak aantonen welke gevolgen de verschillende alternatieven inzake de planning van een project zullen hebben voor de verkeersveiligheid. Richtlijn 2008/98/EG werd gedeeltelijk omgezet in het Brussels recht¹³ door de ordonnantie van 19 mei 2011. Rekening houden met de specifieke gevaren waarmee motorrijders te maken kunnen krijgen bij de planning van weginrichting en bij de evaluatie van de weerslag van een wegvoorziening op de verschillende soorten weggebruikers past dus in het kader van die verplichtingen. Daarnaast is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verantwoordelijk voor de maatregelen ter beveiliging van de openbare wegen die het beheert, en die beveiliging berust met name op de voorschriften van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening en titel VII ervan betreffende de openbare weg. Daarin wordt, bij de doelstellingen bij de aanleg van de openbare weg, gesteld dat « de inrichting de veiligheid van alle gebruikers waarborgt (...) »¹⁴. Tot slot berust die beveiliging op de gewestelijke bevoegdheid betreffende aanvullende reglementen op het wegverkeer¹⁵.

Door de wegbeheerders na te leven principes voor een doeltreffende inrichting

Op het vlak van planning en evaluatie van de effecten van weginrichtingen, vertrekken de beheerders van de gewestelijke en gemeentelijke wegen niet van een wit blad als zij rekening willen houden met de motorrijders. Bijgevolg heeft het BIVV een op initiatief van de federale minister van Mobiliteit opgerichte werkgroep geleid over het rekening houden met de motorrijders in de infrastructuur. Die werkgroep stelde een ruime waaier van uiterst precieze technische aanbevelingen op voor een gids ten behoeve van de wegbeheerders¹⁶. Wij herinneren eraan

11 Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale, projet d'ordonnance contenant le Budget des Voies et Moyens de la Région de Bruxelles-Capitale pour l'année budgétaire 2017, A-424/3 – 2016-2017, p. 98.

12 Directive 2008/96/CE du Parlement et du Conseil concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

13 Ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité routière.

14 Règlement régional d'urbanisme, titre VII - la voirie, ses accès et ses abords, article 3, 5°.

15 Ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière.

16 Institut belge pour la sécurité routière, Brochure à l'attention des gestionnaires de voiries – Pour une prise en compte des motards dans l'infrastructure, avril 2005.

11 Brussels Hoofdstedelijk Parlement, ontwerp van ordonnantie houdende de Middelenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor het begrotingsjaar 2017, A-424/3 -2016-2017, blz. 98.

12 Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

13 Ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

14 Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, titel VII, de wegen, de toegangen ertoe en de naaste omgeving ervan, artikel 3, 5°.

15 Ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens.

16 Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, brochure ter attentie van de wegbeheerders – Aandacht voor motorrijders in de weginfrastructuur.

connaissances routières de l'IBSR avait conclu en 2013 son analyse approfondie des accidents graves et mortels impliquant des motocyclistes par une série de recommandations, parmi lesquelles il y avait le fait d'aménager les routes sur la base de directives existantes, en citant spécifiquement ce qui précède¹⁷.

De façon synthétique, la prise en compte de l'incidence des aménagements routiers sur la sécurité des motocyclistes peut être opérée au niveau des choix des revêtements et matériaux, des marquages, des dispositifs de ralentissement (ralentisseurs et plateaux), des obstacles latéraux (îlots directionnels, bordures, délimiteurs de trafic, poteaux) et des éléments présents sur la chaussée (taques et plaques d'égouts, grilles d'aération). Concernant le choix des matériaux et revêtements, il importe notamment de faire traiter le revêtement de toutes les plaques d'égouts situées sur les voiries régionales pour éviter la glissance et veiller à ce que les revêtements utilisés pour la route (bitume mais aussi bandes de circulation et fléchage au sol) et matériaux de dispositifs ralentisseurs (matière des coussins berlinois) soient antidérapants. Concernant les éléments sur la chaussée, il est indispensable de favoriser, lors de travaux de voirie, l'implantation des trapillons, taques et plaques d'égout, sous les dépendances des chaussées et d'éviter les plaques trop lisses et trop grandes. De la même façon, il est préférable d'éviter l'installation de grilles d'avaloirs parallèles au sens de la circulation et de privilégier systématiquement l'installation de bordures chasse-roues au lieu de bordures droites lors de travaux visant à la protection des accotements et à l'installation d'îlots centraux des giratoires. Ces exemples de prise en compte ne sont pas exhaustifs, mais ils constituent une base importante pour garantir davantage de sécurité pour les motocyclistes.

Stationnement et circulation dans les tunnels

Parallèlement à la question de la sécurité se pose la question du stationnement, thème nécessitant une prise en compte tout aussi spécifique des motocyclettes. Sur ce point, il demeure un manque au sein de l'offre de parkings sécurisés destinés aux motocyclettes tant dans les zones résidentielles que commerçantes, malgré les règles introduites par la Région en matière de stationnement des motocyclettes¹⁸.

Enfin, au niveau de la circulation et plus spécifiquement de la circulation des motocyclettes dans les tunnels, l'introduction d'une bande de circulation centrale adaptée dans ceux-ci permettrait de garantir davantage de sécurité aux motocyclettes vis-à-vis des dépassements des voitures. Une telle mesure pourrait être possible sur le plan des dimensions (largeur) de la bande au vu des 2 fois 3,01 m de largeur (hors bordures latérales de 60 cm) de la voirie

dat het Kenniscentrum Verkeer van het BIVV in 2013 zijn diepteanalyse van zware en dodelijke ongevallen waarin motorfietsers betrokken waren had afgesloten met een aantal aanbevelingen, waaronder het feit de wegen in te richten op grond van bestaande richtlijnen, waarbij het vooroemde specifiek werd aangehaald¹⁷.

Samenvattend kan worden gesteld dat er rekening gehouden kan worden met de weerslag van de weginrichtingen op de veiligheid van de motorrijders bij de keuze van de bestrating en materialen, markeringen, verkeersdempels (dempels en plateaus), laterale obstakels (middenbermen, randen, snelheidsremmers, palen) en op de weg aanwezige elementen (riooldeksels en verluchtingsroosters). Inzake de keuze van het materiaal en de bestrating, is het met name van belang om alle riooldeksels op de gewestwegen te behandelen om glijden te voorkomen en ervoor te zorgen dat de voor de weg gebruikte bekleding (asfalt, maar ook verkeersstroken en bewegwijzering op de grond) en materialen voor de snelheidsbegrenzers (materiaal voor de Berlijnse kussens) voorkomen dat men gaat滑pen. Wat de elementen op de weg betreft, is het absoluut noodzakelijk bij wegenwerken de luikgrendels, riooldeksels bij voorkeur onder de aanhorigheden van de wegen te plaatsen en te gladde en te grote roosters te vermijden. Tevens is het beter te voorkomen dat straatkolkroosters in de richting van het verkeer geplaatst worden en systematisch de voorkeur te geven aan afgeschuinde in plaats van rechte borduren ter bescherming van de bermen en voor verkeerseilandjes. Die voorbeelden zijn niet uitputtend, maar vormen een belangrijke basis om meer veiligheid te waarborgen voor de motorrijders.

Parkeren en rijden in de tunnels

Naast de veiligheid, rijst de kwestie van het parkeren, die ook specifieke aandacht vergt voor de motorfietsen. Ter zake blijft er een tekort bestaan in het aanbod van specifieke en beveiligde parkingplaatsen voor motorfietsen, zowel in de woon- als in de handelszones, ondanks de door het Gewest ingevoerde regels inzake het parkeren van de motorfietsen¹⁸.

Tot slot, inzake het verkeer, en meer bepaald het verkeer van de motorfietsen in de tunnels, zou de invoering van een aangepaste voor hen bestemde rijstrook de mogelijkheid bieden meer veiligheid te waarborgen voor de motorfietsen ten opzichte van voorbijrijdende auto's. Men zou aldus iets kunnen doen aan de afmetingen (breedte) van de rijstroken in de Brusselse tunnels, die thans tweemaal 3,01 m breed zijn (buiten zijranden van

17 Institut belge pour la sécurité routière – Centre de connaissance routière, Analyse approfondie des accidents graves et mortels impliquant des motocyclistes. Rapport final. D/2013/0779/15, 2013, p. 101.

18 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement, art. 59.

17 Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeer, Diepteanalyse van zware en dodelijke ongevallen waarin motorfietsers betrokken waren. Eindrapport. D/2013/0779/15, 2013, blz. 101.

18 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan, art. 59.

dans les tunnels bruxellois. Mais cela nécessiterait une modification du régime actuel des marques routières tel que prévu à l'article 14 du chapitre III de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et conditions particulières de placement de la signalisation routière¹⁹, et au chapitre III du titre III de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'usage de la voie publique²⁰. Cette modification implique aussi une vérification de la compatibilité avec les exigences techniques de la directive 2004/54/CE concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
 Boris DILLIÈS (F)
 Alain DESTEXHE (F)
 Abdallah KANFAOUI (F)

60 cm). Dat zou echter een wijziging vergen van de huidige regels inzake wegmarkeringen, zoals bepaald in artikel 14 van hoofdstuk III van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvooraarden van de verkeerstekens¹⁹ en in hoofdstuk III van titel III van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg²⁰. Die wijziging vergt ook een controle van de verenigbaarheid met de technische vereisten van Richtlijn 2004/54/EG inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.

¹⁹ Arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et conditions particulières de placement de la signalisation routière, chapitre III - Marques routières, article 14.
²⁰ Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'usage de la voie publique, titre III – signalisation routière, chapitre III – marques routières.

¹⁹ Ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvooraarden van de verkeerstekens, hoofdstuk III – Wegmarkeringen, artikel 14.
²⁰ Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, titel III – verkeerstekens, hoofdstuk III – wegmarkeringen.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à faciliter et sécuriser la circulation des motocyclettes en Région bruxelloise

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières ;

Vu la loi spéciale du 6 janvier 2014 relative à la sixième réforme de l'Etat ;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière ;

Vu l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et conditions particulières de placement de la signalisation routière ;

Vu l'ordonnance du 19 mai 2011 relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières ;

Vu l'ordonnance du 3 avril 2014 relative aux règlements complémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 18 juillet 2013 portant volet réglementaire du Plan régional de politique du stationnement ;

Vu le Plan d'actions de sécurité routière 2011-2020 de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Vu les conclusions du groupe de travail sur la prise en compte des motards dans l'infrastructure créé à l'initiative du ministre fédéral de la mobilité et présidé par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière ;

Considérant la nécessité de veiller à ce que les aménagements routiers garantissent la sécurité de tous les usagers de la route ;

Considérant que la planification, l'entretien ou la modification des infrastructures routières implique une prise en compte spécifique des motocyclistes du fait de leurs spécificités ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

1) Concernant les bandes de circulation :

- d'étudier la possibilité de créer des bandes de circulation centrales dans les tunnels garantissant la sécurité des motocyclistes ;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

teneinde het verkeer van motorfietsen in het Brussels Gewest te vergemakkelijken en te beveiligen

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur ;

Gelet op de bijzondere wet van 6 januari 2014 betreffende de zesde staatshervorming ;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer ;

Gelet op het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvooraarden van de verkeerstekens ;

Gelet op de ordonnantie van 19 mei 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur ;

Gelet op de ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens ;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 18 juli 2013 betreffende het gereglementeerde luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan ;

Gelet op het Actieplan inzake Verkeersveiligheid 2011-2020 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

Gelet op de conclusies van de werkgroep over het rekening houden met de motorrijders in de infrastructuur, opgericht op initiatief van de federale minister van Mobiliteit en voorgezeten door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid ;

Overwegende dat ervoor gezorgd moet worden dat de weginrichtingen de veiligheid van alle weggebruikers waarborgen ;

Overwegende dat bij de planning, het onderhoud of de wijziging van de weginfrastructuur specifiek rekening moet worden gehouden met de motorrijders, wegens hun specifieke kenmerken ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

1) Inzake de rijstroken :

- te onderzoeken of het mogelijk is om in de tunnels centrale rijstroken te creëren die de veiligheid van de motorrijders waarborgen ;

- de permettre aux motocyclistes d'emprunter les bandes bus sans dépassemens sur les voiries régionales et communales ;
- de plaider auprès de la Région flamande pour que les motocyclistes puissent emprunter sans dépassemens les bandes bus sur les artères régionales entrantes à Bruxelles ;
- de plaider auprès de l'autorité fédérale pour un changement du code de la route permettant la création de bandes de circulation centrales dans les tunnels garantissant la sécurité des motocyclistes ;
- de plaider auprès de l'autorité fédérale pour que les motocyclistes puissent emprunter sans dépassemens les bandes bus sur les voies d'autoroutes entrantes à Bruxelles ;

2) Concernant l'infrastructure routière :

- de veiller à ce que les matériaux utilisés pour le revêtement de la chaussée, les marquages et les dispositifs présents sur la chaussée assurent la sécurité des motocyclistes ;
- de veiller à ce que toute installation de dispositifs de ralentissement et d'obstacles latéraux soit étudiée rigoureusement dans une perspective de sécurité pour les motocyclistes et soit bien éclairée en période nocturne ;

3) Concernant le stationnement :

- de développer en voirie une offre de parkings sécurisés destinés aux motocyclettes en nombre suffisant, tant dans les zones résidentielles que commerçantes ;
- de cesser l'application du principe suivant lequel toute place de parking public hors voirie divisée en deux pour y accueillir des motocyclettes est considérée comme une place supplémentaire devant faire l'objet d'une nouvelle demande de permis d'environnement ;
- d'encourager les parkings hors voirie à favoriser une formule tarifaire spécifique pour les motocyclettes et le développement d'équipements spécifiques pour accueillir celles-ci.

- de motorrijders toe te laten om gebruik te maken van de busstroken op de gewest- en gemeentewegen, zonder die te overschrijden ;
- bij het Vlaams Gewest te bepleiten dat de motorrijders gebruik kunnen maken van de busstroken op de gewestwegen die naar Brussel leiden, zonder die te overschrijden ;
- bij de federale overheid te pleiten voor een wijziging van het verkeersreglement die het mogelijk zou maken om in de tunnels centrale rijstroken te creëren die de veiligheid van de motorrijders waarborgen ;
- bij de federale overheid te bepleiten dat de motorrijders gebruik kunnen maken van de busbanen die naar Brussel leiden, zonder ze te overschrijden ;

2) Inzake de weginfrastructuur :

- ervoor te zorgen dat de materialen die gebruikt worden voor de wegbekleding, de wegmarkeringen en de op de weg aanwezige voorzieningen de veiligheid van de motorrijders waarborgen ;
- ervoor te zorgen dat elke installatie van snelheidsremmers en laterale obstakels streng onderzocht wordt met het oog op de veiligheid voor de motorrijders en dat ze 's nachts goed verlicht worden ;

3) Inzake parkeren :

- op de openbare weg een aanbod van specifieke en beveiligde parkingruimtes uit te bouwen voor de motorfietsen, met een voldoende aantal plaatsen, zowel in de woon- als in de handelszones ;
- te stoppen met de toepassing van het principe dat elke parkeerplaats buiten de openbare weg die in twee verdeeld wordt voor motorfietsen beschouwd wordt als een extra plaats, waarvoor een nieuwe milieuvergunning moet aangevraagd worden ;
- parkingruimtes buiten de openbare wegen aan te moedigen om een specifiek tarief te hanteren voor de motorfietsen en de speciale daartoe bestemde voorzieningen uit te bouwen.

Anne-Charlotte d'URSEL (F)
 Boris DILLIÈS (F)
 Alain DESTEXHE (F)
 Abdallah KANFAOUI (F)