



SESSION ORDINAIRE 2022-2023

24 AVRIL 2023

PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à modifier l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2018 relatif à la formation à la conduite et à l'examen de conduite pour la catégorie de véhicules à moteur B et à certains aspects pour toutes les catégories de véhicules à moteur

(déposée par MM. Jonathan de PATOUL (FR), Arnaud VERSTRAETE (NL), Ibrahim DÖNMEZ (FR), Mmes Ingrid PARMENTIER (FR), Carla DEJONGHE (NL) et M. Fouad AHIDAR (NL))

Développements

L'article 28 du Code de la route dispose qu'«(Il) est interdit d'ouvrir la portière d'un véhicule, de la laisser ouverte, de descendre d'un véhicule ou d'y monter, sans s'être assuré qu'il ne peut en résulter ni danger ni gêne pour d'autres usagers de la route en particulier les piétons et les conducteurs de véhicules à deux roues.» Chaque année pourtant, de nombreux accidents arrivent lorsqu'un automobiliste ou un des passagers du véhicule à l'arrêt ouvre la portière et, par distraction, provoque la chute d'un cycliste.

Il est difficile de s'assurer que chaque conducteur et que chaque passager d'un véhicule à l'arrêt prenne le temps nécessaire pour vérifier qu'aucun cycliste n'arrive sur la gauche du véhicule. L'ouverture de la portière de gauche peut alors entraîner ce que l'on appelle un *emportiérage*, un terme québécois, que l'on peut définir comme «l'action de percuter un cycliste, ou de le faire tomber ou entrer en collision avec un autre véhicule, en ouvrant sans précaution une portière d'automobile».

Dans un rapport¹ publié par Bruxelles Mobilité et l'Institut VIAS en 2018, on peut lire au sujet de ces accidents: «Hormis un accident où la portière était déjà ouverte, il

¹ https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2017_bhg_fietsrapport_fr_lr.pdf.

GEWONE ZITTING 2022-2023

24 APRIL 2023

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 maart 2018 betreffende de rijopleiding en het rijexamen van categorie van motorvoertuigen B en bepaalde aspecten voor alle categorieën van motorvoertuigen

(ingediend door de heren Jonathan de PATOUL (FR), Arnaud VERSTRAETE (NL), Ibrahim DÖNMEZ (FR), mevrouw Ingrid PARMENTIER (FR), mevrouw Carla DEJONGHE (NL) en de heer Fouad AHIDAR (NL))

Toelichting

Artikel 28 van het verkeersreglement bepaalt: “Het is verboden het portier van een voertuig te openen of open te laten, in- of uit een voertuig te stappen, zonder zich ervan vergewist te hebben dat dit de andere weggebruikers niet in gevaar kan brengen of hinderen in het bijzonder voetgangers en bestuurders van tweewielers.” Toch gebeuren er ieder jaar veel ongevallen omdat de bestuurder of een van de passagiers van een stilstaand voertuig het portier opent en uit onoplettendheid de val van een fietser veroorzaakt.

Het is moeilijk om ervoor te zorgen dat elke bestuurder en elke passagier van een stilstaand voertuig de nodige tijd neemt om zich ervan te vergewissen dat er geen fietser aankomt langs de linkerkant van het voertuig. Het openen van het linkerportier kan dus het zogenaamde '*doorring*'-fenomeen teweegbrengen, een term die gedefinieerd kan worden als de handeling waarbij een fietser wordt geraakt of ten val komt of botst met een ander voertuig, door het onvoorzichtig openen van een autoportier.

In een verslag¹ van Brussel Mobilité et het Vias Institute uit 2018, staat het volgende over deze ongevallen: “Buiten één ongeval waarbij het portier reeds open was, lijken alle

¹ https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2017_bhg_fietsrapport_nl_lr.pdf.

semble que tous les accidents soient liés à une négligence de l'automobiliste/de ses passagers. La moitié des accidents ayant eu lieu en présence d'un marquage cyclable (conforme ou non), nous pouvons affirmer que la simple présence d'un marquage cyclable ne semble pas augmenter la vigilance du conducteur sortant de son véhicule.». En réponse à une question écrite posée par l'initiateur de la présente proposition de résolution, «dans 15 % des collisions entre un cycliste et un opposant (et pour lesquelles l'information relative aux manœuvres est disponible), l'opposant au cycliste ouvre sa portière alors que le cycliste est en approche. Dans près d'un tiers des cas, le cycliste se trouvait sur une piste cyclable au moment de ce type de collision (dans presque la totalité des cas sur une piste marquée (ou suggérée))». En Wallonie, l'*emportierage* est lié à 5 % des accidents impliquant un cycliste et à 10 % des décès. À Paris, on estime qu'environ 15 % des accidents corporels des cyclistes ont lieu par *emportierage*. Encore récemment, un cycliste est décédé à Montréal des suites d'un *emportierage*.

Le nombre de victimes d'accidents cyclistes est en augmentation constante parce que le nombre de cyclistes augmente. Et les *emportierages* risquent de continuer également parce que nombre de pistes cyclables sans zone tampon refont surface en Région bruxelloise (par exemple le long de l'avenue Franklin Roosevelt).

Par rapport à l'ouverture de portière, on attend actuellement du candidat au permis de conduire qu'il prenne des précautions avant de descendre du véhicule, en regardant dans son rétroviseur de gauche avant d'ouvrir sa porte. Qu'il regarde par l'ouverture de la portière qu'il ne vient rien avant d'ouvrir complètement sa porte. Aucune méthode n'est exigée pour ouvrir la porte. Le candidat peut ouvrir celle-ci aussi bien avec le bras gauche qu'avec le bras droit.

Depuis quelques années, de nombreuses associations cyclistes font la promotion de la «poignée hollandaise» (*Dutch Reach*) comme méthode pour éviter l'*emportierage*. Comme son nom l'indique, cette technique provient des Pays-Bas. La «poignée hollandaise» peut-être définie comme une façon d'ouvrir sa portière de l'intérieur du véhicule avec la main la plus éloignée de la porte. Un mouvement du corps est créé qui entraîne une rotation naturelle augmentée de la tête et du torse. Ce mouvement offre au passager qui souhaite sortir de son véhicule une meilleure vue des dangers potentiels qui peuvent survenir des côtés du véhicule ou de derrière le véhicule. Une étude intitulée «*Validating 'Dutch Reach': A Preliminary Evaluation of Far-Hand Door Opening & Its Impact On Car Drivers' Head Movements*»² a été publiée en 2018. Les conclusions de cette étude constituent un premier signal

ongevallen verband te houden met onoplettendheid van de automobilist/van zijn passagiers. Aangezien de helft van de ongevallen gebeurde in aanwezigheid van een (al dan niet conforme) fietsmarkering, kunnen we stellen dat louter de aanwezigheid van een fietsmarkering de waakzaamheid van de bestuurder die uit zijn voertuig stapt niet lijkt te verhogen.» Volgens een antwoord op een schriftelijke vraag die de initiatiefnemer van dit voorstel van resolutie had gesteld, «opent in 15% van de aanrijdingen tussen een fietser en een opponent (en voor welke de informatie met betrekking tot de manoeuvres beschikbaar is) de opponent van de fietser zijn portier terwijl de fietser nadert. In bijna een derde van de gevallen bevond de fietser zich op een fietspad op het moment van dit type aanrijding (in bijna alle gevallen op een gemarkeerd fietspad (of fietssuggestiestrook)». In Wallonië wordt '*dooring*' in verband gebracht met 5% van de ongevallen waarbij een fietser betrokken is en met 10% van de verkeersdoden. In Parijs wordt naar schatting ongeveer 15% van de letselongevallen met fietsers veroorzaakt door '*dooring*'. Onlangs nog overleed in Montreal een fietser als gevolg van '*dooring*'.

Het aantal slachtoffers van ongevallen met fietsers neemt voortdurend toe omdat het aantal fietsers toeneemt. Ook '*dooring*' zal waarschijnlijk blijven toenemen, want er komen meer fietspaden zonder bufferzone bij in het Brussels Gewest (bijvoorbeeld langs de Franklin Rooseveltlaan).

Wat het openen van het portier betreft, wordt momenteel van de kandidaat voor het rijbewijs verwacht dat hij zijn voorzorgen neemt voordat hij uit het voertuig stapt, door in zijn linkerzijspiegel te kijken voordat hij zijn portier lichtjes opent. Bij het openen van het portier moet hij kijken of er niets aankomt alvorens hij het portier volledig opent. Er wordt geen methode vereist om het portier te openen. De kandidaat mag deze zowel met de linker- als met de rechterarm openen.

Sinds enkele jaren promoten fietsverenigingen de methode van de "Nederlandse greep" (*Dutch reach*) om '*dooring*' te voorkomen. Zoals de naam aangeeft, komt deze techniek uit Nederland. De 'Nederlandse greep' kan worden gedefinieerd als een manier om van binnenuit het portier te openen met de hand die het verst van het portier verwijderd is. Dit zorgt voor een beweging van het lichaam waarbij het hoofd en het bovenlijf automatisch wat meer draaien. Door deze beweging heeft de passagier die uit zijn voertuig wil stappen een beter zicht op de mogelijke gevaren die van de zijkanten of van achter het voertuig kunnen komen. In 2018 werd een studie gepubliceerd met als titel: "*Validating 'Dutch Reach': A Preliminary Evaluation of Far-Hand Door Opening & Its Impact On Car Drivers' Head Movements*"². De bevindingen van die studie zijn een eerste bemoedigend wetenschappelijk signaal voor de

2 https://www.researchgate.net/publication/325038552_Validating_%27Dutch_Reach%27_A_Preliminary_Evaluation_of_Far-Hand_Door_Opening_and_its_Impact_on_Car_Drivers%27_Head_Movements.

2 https://www.researchgate.net/publication/325038552_Validating_%27Dutch_Reach%27_A_Preliminary_Evaluation_of_Far-Hand_Door_Opening_and_its_Impact_on_Car_Drivers%27_Head_Movements.

scientifique encourageant pour la technique de la «poignée hollandaise», bien que les auteurs de l'étude reconnaissent la nécessité de l'approfondir: *In addition to providing a novel experimental technique to capture head movements, the study has revealed some tentative evidence to support far-hand door opening in the context of the 'Dutch Reach' technique. These include an increase in head rotation (when participants were seated in the driver's seat), and recognition from participants that far-hand door-opening affords better awareness of rear-approaching hazards (even in spite of their ignorance of the study aims).*».

Jonathan de PATOUL (FR)
Arnaud VERSTRAETE (NL)
Ibrahim DÖNMEZ (FR)
Ingrid PARMENTIER (FR)
Carla DEJONGHE (NL)
Fouad AHIDAR (NL)

techniek van de 'Nederlandse greep', hoewel de auteurs van de studie erkennen dat verder onderzoek nodig is: *"In addition to providing a novel experimental technique to capture head movements, the study has revealed some tentative evidence to support far-hand door opening in the context of the 'Dutch Reach' technique. These include an increase in head rotation (when participants were seated in the driver's seat), and recognition from participants that far-hand door-opening affords better awareness of rear-approaching hazards (even in spite of their ignorance of the study aims)."*.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à modifier l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2018 relatif à la formation à la conduite et à l'examen de conduite pour la catégorie de véhicules à moteur B et à certains aspects pour toutes les catégories de véhicules à moteur

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (dénommé par la suite «AGRBC») du 29 mars 2018 relatif à la formation à la conduite et à l'examen de conduite pour la catégorie de véhicules à moteur B et à certains aspects de pour toutes les catégories de véhicules à moteur;

Vu l'article 2.1.2 (Titre 2) de l'AGRBC qui énonce: «L'enseignement théorique a une durée minimale de douze heures pour la préparation à l'examen théorique.»;

Vu l'article 3.1.3 (Titre 3) de l'AGRBC qui énonce: «L'examen théorique visé à l'article 23, § 1^{er}, 4^o, de la loi porte sur la matière suivante: 4^o Importance de la vigilance et du comportement vis-à-vis des autres usagers; 9^o Risques spécifiques liés à l'inexpérience d'autres usagers de la route et à la participation à la circulation des catégories d'usagers les plus vulnérables tels que les enfants, les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite; 10^o Risques inhérents à la circulation et à la conduite de divers types de véhicules et aux différentes conditions de visibilité de leurs conducteurs; 14^o Précautions à prendre en quittant le véhicule.»;

Vu l'article 3.2.2 (Titre 3) de l'AGRBC qui énonce: «L'examen pratique visé à l'article 23, § 1^{er}, 2^o, de la loi consiste en une épreuve sur la voie publique et porte sur les points suivants: 18^o Les manœuvres suivantes sont exécutées sur la voie publique: a) contrôles préalables. 5^o Prendre les précautions nécessaires avant de sortir du véhicule.»;

Vu l'article 3.2.14 (Titre 3) de l'AGRBC qui énonce: «L'épreuve sur la voie publique est évaluée selon les rubriques suivantes: 9^o comportement vis-à-vis des autres usagers de la route.»;

Considérant, par rapport à l'ouverture de portières du véhicule, qu'on attend actuellement du candidat qu'il prenne des précautions avant de descendre du véhicule en regardant dans son rétroviseur de gauche avant d'entrouvrir sa porte; que le candidat regarde par l'ouverture de la portière qu'il ne vient rien avant d'ouvrir complètement sa porte;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 maart 2018 betreffende de rijopleiding en het rijexamen van categorie van motorvoertuigen B en bepaalde aspecten voor alle categorieën van motorvoertuigen

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering (hierna het "BBHR" genoemd) van 29 maart 2018 betreffende de rijopleiding en het rijexamen van categorie van motorvoertuigen B en bepaalde aspecten voor alle categorieën van motorvoertuigen;

Gelet op artikel 2.1.2 (Titel 2) van het BBHR, dat bepaalt: "De theoretische scholing heeft een minimumduur van twaalf uren voor de voorbereiding op het theoretisch examen.";

Gelet op artikel 3.1.3 (Titel 3) van het BBHR, dat bepaalt: "Het theoretisch examen bepaald in artikel 23, § 1, 4^o, van de wet heeft betrekking op de volgende stof: 4^o Belang van de oplettendheid en van de houding ten opzichte van andere weggebruikers; 9^o Specifieke risico's in verband met de onervarenheid van andere weggebruikers en in verband met de kwetsbaarste categorieën van weggebruikers, zoals kinderen, voetgangers, fietsers en personen met beperkte mobiliteit; 10^o Risico's in verband met deelneming aan het verkeer en het besturen van diverse voertuigtypes en in verband met het verschillende gezichtsveld van de bestuurders van deze voertuigen; 14^o Voorzorgsmaatregelen bij het verlaten van het voertuig";

Gelet op artikel 3.2.2 (Titel 3) van het BBHR, dat bepaalt: "Het praktisch examen bepaald in artikel 23, § 1, 2^o, van de wet bestaat uit een proef op de openbare weg en gaat over de volgende punten: 18^o De volgende manoeuvres worden op de openbare weg uitgevoerd: a) Voorafgaande controles. 5^o De nodige voorzorgsmaatregelen nemen bij het verlaten van het voertuig";

Gelet op artikel 3.2.14 (Titel 3) van het BBHR, dat bepaalt: "De proef op de openbare weg wordt volgens de volgende rubrieken beoordeeld: 9^o gedrag ten overstaan van andere weggebruikers";

Overwegende dat bij het openen van het portier momenteel van de kandidaat wordt verwacht dat hij zijn voorzorgen neemt voordat hij uit het voertuig stapt, door in zijn linkerzijspiegel te kijken voordat hij zijn portier lichtjes opent. Bij het openen van het portier moet hij kijken of er niets aankomt voordat hij het portier volledig opent;

Considérant qu'aucune méthode spécifique n'est exigée pour ouvrir la porte gauche du véhicule, le candidat pouvant ouvrir celle-ci aussi bien avec le bras gauche qu'avec le bras droit;

Considérant que le phénomène de l'*emportierage* entraîne des accidents qui pourraient être évités en introduisant la technique «de la poignée hollandaise» dans les formations théoriques et les examens pratiques visant à l'obtention du permis de conduire de véhicules à moteur B et à certains aspects pour toutes les catégories de véhicules à moteur;

Considérant la nécessité d'améliorer la sécurité routière et, notamment, l'apprentissage continu de l'évolution des règles en matière de sécurité routière;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale:

- de demander au Gouvernement fédéral, compétent en ce qui concerne la détermination des connaissances et des aptitudes nécessaires pour conduire des véhicules, et dans un esprit de cohérence entre législations de niveaux de pouvoir différents, de modifier l'annexe 4 (Connaissances théoriques) et l'annexe 5 (Contrôle des aptitudes) de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire afin d'y insérer l'apprentissage du principe de la technique de la «poignée hollandaise»;
- de modifier ensuite, après un dialogue avec les acteurs concernés (écoles de conduite agréées, centres d'exams, guides, mutualités, éditeurs de manuels, Institut VIAS, GRACQ, *Fietsersbond*, *Tous à pied...*), l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 mars 2018 relatif à la formation à la conduite et à l'examen de conduite pour la catégorie de véhicules à moteur B et à certains aspects pour toutes les catégories de véhicules à moteur, et plus particulièrement:

1° l'article 3.1.3, 14°, en vue d'y insérer l'apprentissage de la technique de la poignée hollandaise;

2° l'article 3.2.2, 18°, a), 5°.».

Jonathan de PATOUL (FR)
 Arnaud VERSTRAETE (NL)
 Ibrahim DÖNMEZ (FR)
 Ingrid PARMENTIER (FR)
 Carla DEJONGHE (NL)
 Fouad AHIDAR (NL)

Overwegende dat er geen specifieke methode wordt vereist om het linkerportier van het voertuig te openen. De kandidaat mag deze zowel met de linker- als met de rechterarm openen;

Overwegende dat het '*dooring*'-fenomeen tot ongevallen leidt die vermeden kunnen worden door de techniek van de 'Nederlandse greep' in te voeren in de theoretische opleidingen en de praktische examens om het rijbewijs te behalen voor motorvoertuigen B en bepaalde aspecten voor alle categorieën van motorvoertuigen;

Overwegende de noodzaak om de verkeersveiligheid te verbeteren en met name het voortdurend bijleren over de ontwikkeling van de verkeersveiligheidsregels;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijk Regering:

- de federale regering, die bevoegd is voor het bepalen van de kennis en vaardigheden die vereist zijn om voertuigen te besturen, en met het oog op coherentie van de wetgeving tussen de verschillende gezagsniveaus, te verzoeken bijlage 4 (Theoretische kennis) en bijlage 5 (Rijvaardigheid) van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs te wijzigen, om er het aanleren van het principe van de "Nederlandse greep"-techniek in op te nemen";
- vervolgens, na overleg met de betrokken actoren (erkende rijsscholen, examencentra, gidsen, ziekenfondsen, uitgever van handleidingen, Vias Institute, GRACQ, *Fietsersbond*, *Tous à pied...*), het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29 maart 2018 betreffende de rijopleiding en het rijexamen van categorie van motorvoertuigen B en bepaalde aspecten voor alle categorieën van motorvoertuigen, te wijzigen, en meer bepaald:

1° artikel 3.1.3, 14°, om er het aanleren van de 'Nederlandse greep'-techniek in te voegen;

2° artikel 3.2.2, 18°, a), 5°.".