

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 maart 2000

WETSVOORSTEL

tot bevordering van het fietsgebruik

(ingediend door de heer Daan Schalck en
mevrouw Magda De Meyer)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 mars 2000

PROPOSITION DE LOI

promouvant l'usage de la bicyclette

(déposée par M. Daan Schalck et
Mme Magda De Meyer)

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000: Parlementair document van de 50e zittingsperiode +
het nummer en het volgnummer

QRVA	:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA	:	Handelingen (Integraal Verslag)
BV	:	Beknopt Verslag
PLEN	:	Plenum
COM	:	Commissievergadering

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e
législature, suivi du n° et du n° consécutif

QRVA	:	Questions et Réponses écrites
HA	:	Annales (Compte Rendu Intégral)
CRA	:	Compte Rendu Analytique
PLEN	:	Séance plénière
COM	:	Réunion de commission

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt, met een aantal wijzigingen, de tekst over van voorstel nr. 1739/1 - 97/98 van de heer Rony Cuyt.

** Met de fiets op weg naar meer vervoersgelijkheid*

Dat de fiets een van de meest duurzame verplaatsingsmiddelen is behoeft weinig toelichting. De fiets stoot geen schadelijke gassen uit, vraagt weinig ruimte, verbruikt enkel menselijke energie, maakt geen lawaai en laat geen bergen afval achter.

De fiets is echter ook «sociaal duurzaam». Fietsen is in principe voor iedereen haalbaar en betaalbaar. Hoewel er in België nagenoeg evenveel fietsen als personenwagens in gebruik zijn, geeft het gemiddeld gezin jaarlijks bijna 120.000 frank uit aan zijn auto, tegenover amper 2.500 frank aan het fietsen.

Bovendien blijkt een groot deel van onze verplaatsingen voor de fiets in aanmerking te komen. Het *Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen* leert dat 55% van onze verplaatsingen een afstand van minder dan vijf kilometer betreft. Verplaatsingen over korte afstand zijn vaak ook de meest prioritaire. Levensmiddelen kopen, naar school gaan, vrienden en familie bezoeken, naar de dokter of het hospitaal gaan, zijn allemaal dingen die we doorgaans dicht bij huis doen.

Nochtans wordt in de praktijk slechts voor een kwart van deze verplaatsingen de fiets of de bromfiets van stal gehaald; in bijna de helft van de gevallen gebruikt men ook voor deze korte ritten de auto.

Hoewel er soms goede redenen kunnen zijn om ook over korte afstand de wagen te gebruiken (boodschappen doen, kinderen vervoeren, slecht weer), heeft de fiets zonder twijfel enorme groeimogelijkheden. In dit opzicht is de fiets wellicht het belangrijkste instrument in het streven naar een eerlijke verdeling van de verplaatsingsmogelijkheden en, daarmee samenhangend, in de strijd tegen de vervoersongelijkheid.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend, en y apportant un certain nombre de modifications, la proposition de loi n° 1739/1 – 97/98 de M. Rony Cuyt.

** Vers une plus grande égalité en matière de transports grâce à la bicyclette*

Point n'est besoin d'insister sur le fait que la bicyclette est l'un des moyens de transport les plus durables. La bicyclette n'émet pas de gaz nocifs, prend peu de place, consomme uniquement de l'énergie humaine, ne fait pas de bruit et ne produit pas de montagnes de déchets.

La bicyclette est toutefois aussi «socialement durable». En principe, la bicyclette est en effet à la portée de tout le monde. Bien qu'il y ait en Belgique à peu près autant de vélos que de voitures, un ménage moyen consacre annuellement près de 120.000 francs à la voiture, contre à peine 2.500 francs à la bicyclette.

Il s'avère en outre qu'un grand nombre de nos déplacements pourraient parfaitement être effectués à bicyclette. Une étude réalisée en Flandre sur les déplacements (*Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen*) montre que 55% de nos déplacements se font sur une distance de moins de cinq kilomètres. Les déplacements les plus courts sont souvent aussi les plus prioritaires. Faire des courses, aller à l'école, rendre visite à des amis ou à de la famille, aller chez le médecin ou à l'hôpital sont autant de déplacements qui se font à proximité de la maison.

Pourtant, dans la pratique, le quart seulement de ces déplacements se font à bicyclette ou à cyclomoteur; dans près de la moitié des cas, on utilise même la voiture pour ces petits trajets.

Même si l'on peut, dans certains cas, avoir d'excellentes raisons d'utiliser la voiture pour un petit trajet (courses, transport des enfants, mauvais temps), il est clair que la bicyclette est très largement sous-utilisée. Dans cette optique, la bicyclette constitue sans doute l'instrument le plus indiqué pour tenter de répartir plus équitablement les moyens de déplacement et, partant, pour tenter de mettre fin à l'inégalité en matière de transports.

** Verkeersveiligheid: de achillespees van het fiets-beleid*

De verkeersveiligheid van de fietsers verhogen is dé succesfactor voor het fietsbeleid.

Fietsen houdt nog altijd te veel risico's in. In 1998 sneuvelen 135 fietsers en raakten 6.944 fietsers gewond in het verkeer. Het aandeel van de fietsers in het aantal verkeersdoden en -gewonden (ruim 9%) ligt daarmee bijna dubbel zo hoog als het aandeel van de fietsers in de mobiliteit (5%). Fietsen blijft dus een relatief gevaarlijke manier om zich te verplaatsen. Daarmee gaan we nog voorbij aan het feit dat de NIS-ongevallenstatistieken het aantal verkeersslachtoffers onder de fietsers onderschatten. Een onderzoek bij de studenten 1ste kandidatuur in Gent, uitgevoerd door het Centrum Duurzame Ontwikkeling van de UG, leert dat de politie in 84% van de ongevallen waarbij een fietser gewond raakte niet ter plaatse kwam. Vermits de ongevallencijfers van het NIS zonder verdere controle gebaseerd zijn op de gegevens die politie en rijkswacht doorgeven, is er sprake van een ernstige onderschatting van het letselrisico bij fietsers en bij zwakke weggebruikers in het algemeen.

Verschillende enquêtes bevestigen dat de vrees voor ongevallen heel wat potentiële fietsers thuis houdt of naar andere vervoersmiddelen loodst. Zo leert een Nederlands onderzoek uit 1994 dat meer dan de helft van de ondervraagde ouders hun kinderen zelfstandig naar school zou laten gaan indien de schoolroute voldoende veilig is; in het tegengestelde geval laat slechts 22% van de ouders dit toe. Dichter bij huis en in een andere leeftijdsgroep stelde de Katholieke Bond van gepensioneerden vast dat de verkeersonveiligheid door 35% van de senioren als een prioritair probleem wordt ervaren. Verkeersonveiligheid staat daarmee aan de top van de lijst, vóór zware verzorgingskosten en vóór het beschikken over een onvoldoende inkomen.

** La sécurité routière, talon d'Achille de la politique de promotion de l'usage de la bicyclette*

Le succès de la politique de promotion de l'usage de la bicyclette dépend avant tout de l'amélioration de la sécurité routière des cyclistes.

Les déplacements à vélo présentent toujours trop de risques. En 1998, 135 cyclistes ont été tués et 6 994 ont été blessés à la suite d'accidents de la circulation. Le pourcentage de cyclistes ayant péri ou ayant été blessés à la suite d'un accident par rapport au nombre total d'usagers de la route tués ou blessés (plus de 9 %) est pratiquement deux fois supérieur à la proportion de cyclistes parmi les usagers de la route (5%). La bicyclette reste donc un moyen de locomotion relativement dangereux. Et nous ne tenons même pas compte du fait que les statistiques de l'INS sous-estiment le nombre de cyclistes victimes d'accidents de la circulation. Une enquête réalisée par le *Centrum Duurzame Ontwikkeling* de la RUG auprès des étudiants de première candidature à Gand a montré que, dans 84% des accidents à la suite desquels des cyclistes ont été blessés, la police ne s'est pas rendue sur les lieux. Etant donné que les statistiques de l'INS relatives aux accidents sont basées, sans autre vérification, sur les données communiquées par la police et la gendarmerie, on peut dire que ces statistiques sous-estiment considérablement les risques de lésions corporelles chez les cyclistes et les usagers de la route vulnérables.

Plusieurs enquêtes confirment que la peur de l'accident incite un grand nombre de cyclistes potentiels à rester chez eux ou à opter pour d'autres modes de transport. C'est ainsi qu'une enquête effectuée en 1994 aux Pays-Bas révèle que plus de la moitié des parents interrogés seraient disposés à laisser leurs enfants se rendre seuls à l'école si la route à emprunter était suffisamment sûre, alors qu'ils seraient à peine 22% à les y autoriser dans le cas contraire. Plus près de chez nous et dans une autre tranche d'âge, le *Katholieke Bond van gepensioneerd* (association catholique de retraités) a constaté que l'insécurité routière constitue un problème prioritaire pour 35% des seniors. L'insécurité routière vient aussi en tête des préoccupations, avant le poids des dépenses de soins de santé et l'insuffisance des revenus.

** De wegcode als instrument van het fietsbeleid*

De wegcode - officieel het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer - is een van de belangrijkste instrumenten om het fietsen veiliger en aantrekkelijker te maken.

Het koninklijk besluit van 20 juli 1990 - beter bekend als de «fietswet Dehaene» - toonde aan hoe de overheid de fietsers door een wijziging van de wegcode een forse duw in de rug kan geven. Dit besluit wilde de positie van de fietsers in het verkeer versterken door de wegcode op een consistente en vaak ingrijpende manier aan te passen. Een greep uit de maatregelen die deel uitmaakten van de fietswet en die sinds 1 januari 1991 van kracht zijn:

- fietsers mogen ook binnen de bebouwde kom met twee naast elkaar rijden;
- tweerichtingsverkeer voor fietsers en bromfietsers klasse A in straten met eenrichtingsverkeer is mogelijk als de wegbeheerder het toestaat;
- fietsers en bromfietsers moeten niet langer hun arm uitsteken om een maneuver aan te kondigen wanneer hun veiligheid of stuurvaardigheid dit onmogelijk maakt;
- opstelvakken en voorsorteringsstroken voor fietsers aan kruispunten krijgen een wettelijk statuut;
- kinderen tot 9 jaar mogen binnen en buiten de bebouwde kom op het trottoir of op de verhoogde berm fietsen;
- fietsroutes kunnen met eigen verkeersborden bewegwijzerd worden.

De weerslag van de fietswet op het fietsgebruik kan uiteraard niet worden geïsoleerd van tal van andere factoren die het verplaatsingsgedrag en de keuze van de vervoerswijze bepalen. Toch is het niet overdreven te stellen dat de fiets sinds enkele jaren - mede door het koninklijk besluit van 20 juli 1990 - zijn tweede adem gevonden heeft. Hoewel harde cijfers voorlopig nog ontbreken, stellen de meeste waarnemers immers vast dat het fietsgebruik de jongste jaren weer in de lift zit. En oorspronkelijk gecontesteerde maatregelen als het tweerichtingsfietsen in straten met eenrichtingsverkeer zijn intussen gemeengoed geworden in het straatbeeld.

** Le code de la route, instrument de la politique de promotion de l'usage de la bicyclette*

Le code de la route - officiellement, l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière - est l'un des principaux instruments dont on dispose pour rendre les déplacements à vélo plus sûrs et plus attrayants.

L'arrêté royal du 20 juillet 1990 - que l'on doit au ministre Dehaene - montre comment, en modifiant le code de la route, les pouvoirs publics peuvent apporter un franc soutien à l'usage du vélo. Cet arrêté avait pour objectif de renforcer la position des cyclistes dans la circulation en adaptant le code de la route de manière consistante et souvent radicale. L'arrêté royal en question contenait notamment les mesures suivantes, qui sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1991:

- les cyclistes sont également autorisés à rouler à deux de front dans les agglomérations;
- les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs classe A peuvent rouler dans les deux directions dans les rues à sens unique lorsque le gestionnaire de la voie publique les y autorise;
- les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs ne doivent plus tendre le bras pour annoncer une manœuvre lorsque leur sécurité ou leurs aptitudes à conduire ne le leur permettent pas;
- les bandes de sélection aménagées aux carrefours à l'intention des cyclistes reçoivent un statut légal;
- les cyclistes âgés de moins de neuf ans peuvent, à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations, emprunter les trottoirs et les accotements en saillie;
- les itinéraires destinés aux cyclistes peuvent être indiqués au moyen de signaux routiers spécifiques;

L'incidence de cet arrêté royal sur l'usage du vélo ne peut évidemment pas être isolée de nombre d'autres facteurs qui déterminent le comportement en matière de déplacements et le choix du moyen de transport. Il n'est toutefois pas exagéré d'affirmer que le vélo connaît un regain de popularité depuis quelques années - grâce, entre autres, à l'arrêté royal du 20 juillet 1990. Même si l'on ne dispose pas encore de chiffres incontestables à l'heure actuelle, la plupart des observateurs constatent en effet que l'usage du vélo est en augmentation ces dernières années. De plus, des mesures initialement contestées, telles que l'autorisation de circuler dans les deux directions dans des rues à sens unique, font désormais partie des habitudes de circulation.

Tien jaar na het koninklijk besluit van 20 juli 1990 menen we dat de tijd rijp is voor een nieuwe stap vooruit voor de fietsers. We stellen een aantal wijzigingen aan de wegcode voor die de positie van de fietser, zowel juridisch als in de dagelijkse verkeerspraktijk, verder willen versterken en het fietsen veiliger, comfortabeler en aantrekkelijker willen maken.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Art. 2

Artikel 2.7. van de wegcode definieert het fietspad als «het deel van de openbare weg dat voor het verkeer van fietsen en tweewielige bromfietsen klasse A is voorbehouden door de verkeersborden D7, D9 of door de wegmarteringen bedoeld in artikel 74». Noch de wegcode, noch de uitvoeringsbesluiten gaan verder in op de vraag hoe de fietspaden er moeten uitzien. Wat is de minimale breedte van de fietspaden, rekening houdend met de intensiteit van het fiets- en autoverkeer en van de vigerende snelheidslimiet? Wat is de maximale helling? Aan welke voorwaarden moet de verharding van het fietspad voldoen? Hoe moeten de fietspaden onderhouden worden?

De gevolgen van dit gebrek aan regulering zijn merkbaar op het terrein: te smalle fietspaden, fietspaden die nagenoeg onberijdbaar zijn door een gebrek aan onderhoud, fietspaden die bij regenweer veranderen in één grote waterpartij, fietspaden die door een opeenvolging van opritten aanvoelen als een golfplaat, fietspaden die om de haverklap van profiel en van uitzicht veranderen, enzovoort.

De jongste jaren werden in verschillende publicaties naar Nederlands voorbeeld normen en aanbevelingen voor kwaliteitsvolle fietspaden op papier gezet. We wijzen hierbij naar:

— «Naar een gericht fietsbeleid: toelichting bij de provinciale subsidiëring voor de aanleg en verbetering van fietspaden», Provinciale Technische Dienst Antwerpen, 1994;

— «Ontwerpen van kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen», Mark Vanhee, *Verkeersspecialist*, mei 1995 (thematikatern);

— «Fietsvoorzieningen : aanbevelingen voor fietsvriendelijke infrastructuur», Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, juni 1996.

Dix ans ont passé depuis la publication de l'arrêté royal du 20 juillet 1990 et le temps nous semble venu de faire un geste supplémentaire en faveur des cyclistes. Nous proposons dès lors d'apporter au code de la route une série de modifications visant à renforcer encore la position du cycliste, tant sur le plan juridique que dans ses déplacements quotidiens, et à rendre les déplacements à vélo plus sûrs, plus confortables et plus attrayants.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

En vertu de l'article 2, 2.7, du code de la route, le terme «piste cyclable» désigne «la partie de la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A par les signaux D 7, D 9 ou par les marques routières prévues à l'article 74". Ni le code de la route ni ses arrêtés d'exécution ne précisent les conditions de réalisation des pistes cyclables. Quelle doit être la largeur minimale d'une piste cyclable, compte tenu de la densité de la circulation de vélos et de la circulation automobile? Quelle peut être la déclivité maximale d'une piste cyclable? A quelles conditions le revêtement de la piste cyclable doit-il satisfaire? Comment les pistes cyclables doivent-elles être entretenues?

Les conséquences de cette absence de réglementation sont visibles sur le terrain: certaines pistes cyclables sont trop étroites, certaines sont pratiquement impraticables faute d'entretien, certaines se transforment en véritables mares par temps de pluie, certaines donnent l'impression aux cyclistes de rouler sur de la tôle ondulée en raison de leur configuration, certaines changent sans arrêt de profil et d'apparence, etc.

Ces dernières années, des normes et recommandations ont été suggérées par plusieurs publications afin de promouvoir la qualité des pistes cyclables. Citons à ce propos:

— «Naar een gericht fietsbeleid: toelichting bij de provinciale subsidiëring voor de aanleg en verbetering van fietspaden», Provinciale Technische Dienst Antwerpen, 1994;

— «Ontwerpen van kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen», Mark Vanhee, *Verkeersspecialist*, mai 1995 (cahier thématique);

— «Aménagements cyclables : recommandations pour une infrastructure à la mesure des cyclistes», Institut belge pour la sécurité routière, juin 1996.

Meer recent heeft ook de Fietzersbond ter gelegenheid van zijn 24 uren langs de Vlaamse en Brusselse gewestwegen gepleit voor een aantal concrete normen en terzake voorstellen geformuleerd (onder andere minimum 1,5 meter breed, geen klinkers, geen «*cake walk*», ...).

Dit wetsvoorstel legt aan de Koning de verplichting op om de minimale kwaliteitsnormen uit te werken waaraan fietspaden moeten voldoen. Bij het uitwerken van deze normen kunnen de bovenstaande publicaties als inspiratiebron worden gebruikt, net als de voorschriften die door het Nederlandse ministerie van Rijkswaterstaat werden opgesteld ten behoeve van de wegbeheerders.

Art. 3

A) Bij de voorbereiding van het koninklijk besluit van 20 juli 1990 werd onder deskundigen gediscussieerd over de vraag of bromfietzers klasse B verplicht moesten worden om de rijbaan te volgen. Uiteindelijk bepaalde artikel 9.1.2.2° van de wegcode dat deze bromfietzers het fietspad mogen volgen wanneer het aangeduid is door wegmarteringen of door een verkeersbord D7. Door middel van onderborden kan de wegbeheerder volgens hetzelfde artikel de bromfietzers klasse B verplichten of verbieden om een fietspad te gebruiken. Wanneer een fietspad aangeduid is door een verkeersbord D9 (fietspad en voetpad naast elkaar gelegen) mogen de bromfietzers klasse B echter in geen geval gebruik maken van het fietspad.

Twee nieuwe elementen zetten ons ertoe aan om deze regeling te veranderen.

Ten eerste werd in 1991 door de Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid een proefproject opgezet in drie Nederlandse gemeenten. Binnen de bebouwde kom werden de bromfietzers klasse B in alle omstandigheden verplicht de rijbaan te volgen. Na één jaar werd vastgesteld dat voor de drie proefgemeenten samen het aantal letselgevallen met bromfietsen met 70% was gedaald, tegenover een daling met 20% in de rest van Nederland. Op kruispunten verminderde vooral het aantal botsingen tussen rijdende of afslaan bromfietzers en motorvoertuigen; buiten de kruispunten nam vooral het aantal aanrijdingen tussen bromfietsen klasse B en fietsers af. Op de rijbaan werd een lichte, maar niet betekenisvolle stijging van het aantal aanrijdingen tussen bromfietzers en motorvoertuigen geconstateerd.

Plus récemment, la *Fietzersbond* a également demandé, à l'occasion des ses 24 heures sur les routes régionales flamandes et bruxelloises, que l'on fixe des normes concrètes et a formulé des propositions à cet égard (notamment une largeur minimale de 1 m 50, pas de pavés, pas de *cake walk*,...).

La présente proposition de loi impose au Roi l'obligation d'élaborer les normes de qualité minimales auxquelles les pistes cyclables doivent satisfaire. Ces normes peuvent s'inspirer des normes proposées dans les publications précitées ainsi que des prescriptions élaborées par le ministère des Transports néerlandais à l'intention des gestionnaires de la voie publique.

Art. 3

A) Lors de la préparation de l'arrêté royal du 20 juillet 1990, les experts ont débattu la question de savoir s'il fallait imposer aux conducteurs de cyclomoteurs classe B d'emprunter la chaussée. En définitive, l'article 9.1.2.2° du code de la route dispose que ces conducteurs peuvent emprunter la piste cyclable lorsqu'elle est indiquée par des marques routières ou par un signal D 7. En vertu du même article, le gestionnaire de la voie publique peut, au moyen de panneaux additionnels, imposer ou interdire aux conducteurs de cyclomoteurs classe B d'emprunter la piste cyclable. Toutefois, lorsqu'une piste cyclable est indiquée par un signal D 9 (piste cyclable et trottoir aménagés en parallèle), les conducteurs de cyclomoteurs classe B ne peuvent en aucun cas emprunter la piste cyclable.

Deux éléments neufs nous incitent à modifier ces règles.

Le premier élément est la mise en oeuvre, depuis 1991, d'un projet pilote dans trois communes néerlandaises par la *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid* (fondation de recherche scientifique sur la sécurité routière). En agglomération, l'obligation d'emprunter en toute circonstance la chaussée a été imposée aux conducteurs de cyclomoteurs classe B. On a constaté après un an que le nombre d'accidents ayant impliqué des cyclomoteurs et entraîné des lésions avait diminué de 70% dans les trois communes pilotes, alors qu'il n'avait baissé que de 20% dans le reste des Pays-Bas. Aux carrefours, c'est surtout le nombre de collisions entre des cyclomoteurs roulant ou tournant et des véhicules automobiles qui a diminué. En dehors des carrefours, c'est surtout le nombre de collisions entre des cyclomoteurs classe B et des vélos qui a diminué. Sur la chaussée, une augmentation légère mais non significative du nombre de collisions entre des cyclomoteurs et des véhicules automobiles a été constatée.

De gunstige resultaten in de drie proefgemeenten hebben de Nederlandse wetgever ertoe aangezet om vanaf 15 december 1999 de bromfietzers klasse B binnen de bebouwde kom bij wet naar de rijbaan te verwijzen. De wegbeheerder kan hierop een uitzondering maken en de bromfietzers verplichten om van het fietspad gebruik te maken, wanneer hun veiligheid dit vereist. De Nederlandse overheid rekent erop dat deze maatregel het aantal ongevallen met bromfietzers binnen enkele jaren met 50% kan doen afnemen.

Ten tweede is sinds 1 oktober 1997 de toegelaten maximumsnelheid van de bromfietsen klasse B verhoogd van 40 km/u tot 45 km/u. Deze maatregel brengt met zich dat de conflicten tussen bromfietzers klasse B en de overige gebruikers van het fietspad frequenter en scherper zullen zijn. Daarentegen verschilt de maximumsnelheid van de bromfietsen klasse B nog nauwelijks van de toegelaten snelheid op de rijbaan binnen de bebouwde kom.

Dit voorstel verplicht de bromfietzers klasse B om binnen de bebouwde kommen in alle omstandigheden de rijbaan te volgen. Omwille van het vaak diffuse karakter van de bebouwde kom, wordt in een uitzonderingsbepaling voorzien waardoor de bromfietzers klasse B in sommige gevallen toch verplicht kunnen worden om het fietspad te volgen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn op wegen binnen de bebouwde kom waar een snelheidslimiet van 70 km/u geldt of op wegen met een uitgesproken ontsluitingsfunctie en een beperkte fietsintensiteit. Dergelijke afwijkingen mogen echter slechts in uitzonderlijke gevallen worden toegestaan.

Buiten de bebouwde kommen blijft de huidige regeling gehandhaafd en staat het de bromfietzers klasse B in principe vrij om het fietspad (niet) te gebruiken, tenzij de wegbeheerder hen een verplichting oplegt.

B) De wijziging van artikel 9.1.2.3° is de logische tegenhanger van de invoering van kwaliteitsnormen voor fietspaden (zie art. 2): indien een fietspad niet voldoet aan de minimale normen, is de fietser niet verplicht het fietspad te volgen. Deze «vrijstelling» wordt toegevoegd aan de bestaande uitzonderingen in de wegcode die de fietser toelaten het fietspad te verlaten om van richting te veranderen, in te halen of een hindernis te vermijden. Overigens werd ook de bepaling dat de fietsers verplicht zijn een «berijdbaar» fietspad te volgen reeds aangegrepen om te stellen dat een fietspad «onberijdbaar» is wanneer de verhoogde berm zo hoog is dat de fietser af moet stappen om het fietspad te kunnen volgen (Brussel, 11 december 1961, *Pas.*, 1963, II, 175).

Les résultats positifs obtenus dans les trois communes pilotes ont incité le législateur néerlandais à obliger, à partir du 15 décembre 1999, les cyclomoteurs de classe B à emprunter la chaussée en agglomération. Le gestionnaire de la route peut prévoir une exception à cette règle et obliger les cyclomoteurs à emprunter la piste cyclable lorsque leur sécurité l'exige. Les autorités néerlandaises estiment que cette mesure permettra de réduire d'ici quelques années de 50% le nombre d'accidents impliquant des cyclomoteurs.

Le second élément est l'augmentation, depuis le 1^{er} octobre 1997, de la vitesse maximale autorisée des cyclomoteurs classe B de 40 à 45 km/h. Cette mesure entraînera une multiplication et une aggravation des conflits entre les conducteurs de cyclomoteurs classe B et les autres utilisateurs de la piste cyclable. D'autre part, la vitesse maximale autorisée des cyclomoteurs classe B est pratiquement égale à la vitesse maximale autorisée sur la chaussée dans les agglomérations.

La présente proposition de loi vise à imposer aux conducteurs de cyclomoteurs classe B d'emprunter en toutes circonstances la chaussée dans les agglomérations. En raison de la diversité que présente souvent l'agglomération, une disposition dérogatoire permet d'imposer aux conducteurs de cyclomoteurs classe B d'emprunter néanmoins la piste cyclable dans certains cas, par exemple sur les voies publiques en agglomération où la vitesse est limitée à 70 km/h ou sur les routes qui ont clairement une fonction de désenclavement et qui sont peu fréquentées par les cyclistes. Ces dérogations ne peuvent toutefois être appliquées que dans des cas exceptionnels.

En dehors des agglomérations, la réglementation actuelle est maintenue, si bien que les conducteurs de cyclomoteurs classe B peuvent en principe choisir d'emprunter (ou non) la piste cyclable, à moins que le gestionnaire de la voie publique ne leur impose une obligation.

B) La modification de l'article 9.1.2.3° est la résultante logique de l'instauration de normes de qualité pour les pistes cyclables (voir art. 2): si une piste cyclable ne satisfait pas aux normes minimales, le cycliste n'est pas tenu de l'emprunter. Cette «dispense» s'ajoute aux dérogations qui sont déjà prévues dans le code de la route afin de permettre aux cyclistes de quitter la piste cyclable pour changer de direction, dépasser ou éviter un obstacle. Par ailleurs, la disposition imposant aux cyclistes de suivre une piste cyclable «praticable» a également déjà été invoquée pour faire valoir qu'une piste cyclable est «impraticable» lorsque l'accotement en saillie est à ce point élevé qu'il oblige le cycliste à descendre de son vélo pour pouvoir suivre la piste cyclable (Bruxelles, 11 décembre 1961, *Pas.*, 1963, II, 175).

Art. 4

Een analyse van de verkeersongevallen met fietsers leert dat 45% van de letselongevallen met fietsers zich voordoet op kruispunten. In 1997 leidden ongevallen met fietsers op kruispunten tot 607 doden en zwaar gewonden onder de fietsers.

Eén van de factoren die aan de basis ligt van deze onveiligheid is de dubbelzinnige regelgeving met betrekking tot het gedrag van de fietsers op kruispunten.

Wanneer het fietspad doorloopt over het kruispunt, gelden de normale voorrangsregels. In veel gevallen verzaakt de wegbeheerder echter om fietspaden door te trekken over kruispunten. De fietser belandt dan in een voor hem of haar zeer nadelige juridische positie.

Wanneer een fietspad onderbroken wordt aan een kruispunt, worden de verhoudingen tussen de weggebruikers geregeld door de artikelen 2.7 en 12.4 van de wegcode. Artikel 2.7 bepaalt dat het fietspad geen deel uitmaakt van de rijbaan. Wanneer een (brom)fietser zich van het fietspad op de rijbaan begeeft, voert hij dan ook een maneuver uit in de zin van artikel 12.4 van de wegcode en is hij verplicht voorrang te verlenen aan de andere bestuurders, ook als die van links komen. Deze interpretatie werd nog bevestigd in recente rechtspraak (onder andere Cass. 30 april 1996, *R.W.* 1996-97, 1.224).

Artikel 4 van dit wetsvoorstel plaatst de (brom)fietser die het fietspad dat aan een kruispunt stopt moet verlaten, op gelijke voet met de (brom)fietsers op wegen zonder fietspad. Dit wordt mogelijk door het verlaten van het fietspad ter hoogte van een dergelijk kruispunt uitdrukkelijk niet te beschouwen als een maneuver in de zin van artikel 12 van de wegcode. Daardoor gelden voor de betrokken (brom)fietsers dezelfde voorrangsregels als voor de andere bestuurders.

Een vergelijkbaar probleem rijst trouwens ten aanzien van de (brom)fietsers die een doorlopend fietspad moeten verlaten om links of rechts af te slaan. Ook deze beweging wordt door de combinatie van de artikelen 2.7 en 12.4 als een maneuver beschouwd, waardoor de (brom)fietser alle andere weggebruikers voorrang moeten geven. Artikel 4 van dit voorstel plaatst ook deze (brom)fietsers op gelijke voet met de andere bestuurders.

Art. 4

Une analyse des accidents de la circulation dans lesquels des cyclistes sont impliqués nous apprend que 45% des accidents entraînant des lésions se produisent à des carrefours. En 1997, les accidents survenus à des carrefours ont fait 607 morts et blessés graves parmi les cyclistes.

Un des facteurs qui sont à l'origine de cette insécurité est l'ambiguïté de la réglementation régissant le comportement des cyclistes aux carrefours.

Si la piste cyclable traverse le carrefour, les règles normales de priorité sont d'application. Dans de nombreux cas, le gestionnaire de la route renonce toutefois à prolonger les pistes cyclables à travers les carrefours, ce qui place le cycliste dans une situation juridique très défavorable.

Lorsqu'une piste cyclable s'interrompt à un carrefour, les relations entre les usagers de la route sont réglées par les articles 2.7 et 12.4 du code de la route. L'article 2.7 dispose que la piste cyclable ne fait pas partie de la chaussée. Lorsqu'un conducteur de bicyclette ou de cyclomoteur quitte la piste cyclable pour emprunter la chaussée, il exécute dès lors une manoeuvre au sens de l'article 12.4 du code de la route et il est donc tenu de céder le passage aux autres conducteurs, même lorsqu'ils viennent de gauche. Des décisions de justice récentes ont confirmé cette interprétation (cf., entre autres, Cass. 30 avril 1996, *R.W.* 1996-97, 1.224).

L'article 4 de la présente proposition place les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs qui doivent quitter une piste cyclable se terminant à un carrefour sur le même pied que les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs circulant sur une route dépourvue de piste cyclable. L'article dispose en effet que le fait de quitter une piste cyclable à hauteur d'un carrefour ne doit nullement être considéré comme une manoeuvre au sens de l'article 12 du code de la route, de sorte que les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs concernés sont soumis aux mêmes règles de priorité que les autres conducteurs.

Un problème similaire se pose d'ailleurs en ce qui concerne les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs qui doivent quitter une piste cyclable traversant un carrefour pour tourner à gauche ou à droite. En vertu des articles 2.7 et 12.4 du code de la route, cet acte est également considéré comme une manoeuvre, ce qui oblige les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs concernés à céder le passage à tous les autres usagers. L'article 4 de la présente proposition de loi place également ces conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs sur le même pied que les autres conducteurs.

Ten slotte wordt ook het betreden van de rijbaan wanneer een fietspad stopt op basis van artikel 12.4 van de wegcode beschouwd als een manoeuvre. Ook op dit vlak plaatst artikel 4 van het wetsvoorstel de fietser op gelijke voet met de andere weggebruikers.

Art. 5

Naast kruispunten zijn ook op- en afritten van fietspaden plaatsen waar vaak problemen van verkeersonveiligheid en conflicten tussen de weggebruikers rijzen. Nu reeds verhelpt de wegbeheerder in sommige gevallen deze problemen door een verbod op het stilstaan en parkeren uit te vaardigen in de onmiddellijke omgeving van de plaats waar (brom)fietzers de rijbaan moeten verlaten om op het fietspad te komen of omgekeerd.

Dit wetsvoorstel wil een algemeen verbod uitvaardigen op het stilstaan en parkeren in de onmiddellijke omgeving van de op- en afritten van de fietspaden. Dit veronderstelt een aanvulling van artikel 24 van de wegcode. Wat de reikwijdte van het stilstaan- en parkeerverbod betreft, kiezen we voor de volgende afstanden: 5 meter vóór de opritten van de fietspaden; 5 meter vóór en 10 meter na de afritten van de fietspaden.

Art. 6

Artikel 6 van dit wetsvoorstel geeft de (brom)fietzers op oversteekplaatsen ondubbelzinnig voorrang ten aanzien van de andere bestuurders.

De voorgestelde bepaling is analoog aan de regeling die dit KB invoerde ten aanzien van de oversteekplaatsen voor voetgangers en die terug te vinden is in artikel 40.4.2 van de wegcode. Deze regeling had in de eerste plaats tot doel om het aantal juridische geschillen over conflicten en ongevallen op oversteekplaatsen voor voetgangers tot een minimum te beperken door op ondubbelzinnige wijze voorrang te geven aan de voetgangers die zich op een oversteekplaats bevinden of die op het punt staan dat te doen.

Drie jaar na de invoering van de voorrang op oversteekplaatsen voor voetgangers is de evaluatie van de maatregelen in het algemeen positief.

De meest voor de hand liggende indicator om het effect van de maatregel te toetsen, is de evolutie van het aantal letselongevallen op oversteekplaatsen voor voetgangers. Na een stijging van het aantal ongevallen

Enfin, en vertu de l'article 12.4 du Code de la route, le fait d'emprunter la chaussée lorsqu'une piste cyclable s'interrompt est également considéré comme une manoeuvre. De ce point de vue également, l'article 4 de la présente proposition de loi met les cyclistes sur le même pied que les autres usagers de la route.

Art. 5

Outre les carrefours, les entrées et sorties de pistes cyclables sont des endroits où se multiplient les problèmes d'insécurité routière et les conflits entre usagers de la route. Dans certains cas, le gestionnaire de la voie publique résout d'ores et déjà ces problèmes en interdisant l'arrêt et le stationnement à proximité immédiate de l'endroit où les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs doivent quitter la chaussée pour emprunter une piste cyclable ou l'inverse.

La présente proposition de loi vise à interdire de manière générale l'arrêt et le stationnement à proximité immédiate des entrées et sorties de pistes cyclables. Cela implique que l'on complète l'article 24 du code de la route. En ce qui concerne l'étendue de cette interdiction, nous proposons que l'arrêt et le stationnement soient interdits à moins de 5 mètres en deçà d'une entrée de piste cyclable et à moins de 5 mètres en deçà et 10 mètres au-delà d'une sortie de piste cyclable.

Art. 6

L'article 6 de la présente proposition de loi accorde clairement la priorité aux conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs se trouvant sur un passage par rapport aux autres conducteurs.

La disposition proposée est identique à celle que l'arrêté royal du 14 mars 1996 a instaurée pour les passages pour piétons, disposition que l'on retrouve à l'article 40.4.2 du code de la route. Cette disposition était destinée avant tout à limiter au maximum le nombre de litiges portant sur des conflits et des accidents survenus sur des passages pour piétons en accordant expressément la priorité aux piétons qui sont engagés sur un passage ou qui sont sur le point de s'y engager.

Trois ans après l'introduction de la priorité sur les passages pour piétons, l'évaluation des mesures est généralement positive.

L'indicateur le plus évident pour évaluer l'effet de la mesure est l'évolution du nombre d'accidents survenus sur des passages pour piétons et ayant entraîné des lésions. Alors que le nombre d'accidents s'est accru de

met 14% in het jaar van invoering, liep het aantal letselongevallen de twee daaropvolgende jaren stilaan terug. De initiële stijging van het aantal letselongevallen kwam niet onverwacht : ze heeft te maken met een gewenningsproces bij de voetgangers en de bestuurders. Bovendien hebben veel wegbeheerders de aanbeveling om de oversteekplaatsen op een oordeelkundige wijze aan te leggen en te signaleren niet of nauwelijks opgevolgd. De «Aanbevelingen voor een voetgangersvriendelijke infrastructuur», die door het BIVV recentelijk werden uitgegeven, komen in dit verband zeker niet te vroeg. Ook op het vlak van het verkeerstoezicht en de handhaving zijn er op (te) weinig plaatsen gerichte controles geweest op de naleving van de nieuwe voorrangsregel. Met de mogelijkheid om het rijbewijs onmiddellijk in te trekken wanneer een bestuurder een voetganger in gevaar brengt, beschikken politiediensten en parketten nochtans over een krachtig instrument om het negeren van de voorrang voor voetgangers op oversteekplaatsen aan te pakken.

Daarnaast is het onze overtuiging dat de voorrang voor voetgangers een aantal eenduidig positieve effecten met zich mee gebracht heeft. Zo heeft de maatregel ontegensprekelijk bijgedragen tot een meer attente en vaak hoffelijke houding van bestuurders tegenover overstekende voetgangers. Deze gedragsverandering ligt wellicht mee aan de basis van de sterke daling van het aantal letselongevallen met overstekende voetgangers buiten de oversteekplaatsen.

Tenslotte mogen we niet uit het oog verliezen dat de voorrang voor voetgangers op oversteekplaatsen in de eerste plaats tot doel had het aantal juridische conflicten over de aansprakelijkheid bij ongevallen met overstekende voetgangers te verminderen. Over de evolutie op dit vlak zijn er ons evenwel geen cijfers bekend.

Artikel 6 van dit wetsvoorstel stelt exact hetzelfde, eenduidige voorrangsregeling vast voor de (brom)fietzers binnen de bebouwde kom. Momenteel verplicht artikel 40ter, vierde lid, van de wegcode de bestuurders om een oversteekplaats voor (brom)fietzers met matige snelheid te naderen, de overstekende (brom)fietzers niet te hinderen en zo nodig te stoppen om ze te laten doorrijden. Deze bepaling is verwarrend («niet hinderen», «zo nodig stoppen», ...) en zorgt voor interpretatieproblemen die niet zelden aanleiding geven tot juridisch getouwtrek, waarbij de verantwoordelijkheden van de betrokkenen moeilijk vast te leggen zijn.

De door ons voorgestelde bepaling lost deze problemen op door eenduidig voorrang te geven aan de fietzers en bromfietzers die zich op een oversteekplaats bevinden of die op het punt staan over te steken op een oversteekplaats.

14% l'année de l'introduction de la mesure, le nombre d'accidents ayant entraîné des lésions a baissé progressivement au cours des deux années suivantes. L'augmentation initiale du nombre d'accidents ayant entraîné des lésions n'était pas inattendue et s'explique par le fait qu'une période d'adaptation est nécessaire aux piétons et conducteurs. En outre, de nombreux gestionnaires de la voie publique n'ont pas ou guère suivi la recommandation d'aménager et de signaler judicieusement les passages. A cet égard, les « recommandations pour une infrastructure à la mesure des piétons » éditées récemment par l'IBSR n'arrivent certainement pas trop tôt. En matière de contrôle de la circulation aussi, les contrôles ciblés du respect de la nouvelle règle de priorité ont été effectués en (trop) peu d'endroits. Autorisés à procéder au retrait immédiat du permis de conduire lorsqu'un conducteur met en danger la vie d'un piéton, les services de police et les parquets disposent pourtant d'un instrument radical pour réprimer le refus de priorité aux piétons qui se trouvent sur un passage.

Nous avons par ailleurs la conviction que la priorité accordée aux piétons a eu une série d'effets manifestement positifs. C'est ainsi que la mesure a incontestablement contribué à accroître l'attention et la courtoisie des conducteurs à l'égard des piétons qui sont en train de traverser la voie publique. Ce changement de comportement explique probablement aussi la forte baisse du nombre de piétons blessés à la suite d'accidents survenus en dehors des passages pour piétons.

Enfin, nous ne pouvons perdre de vue que la priorité accordée aux piétons sur les passages pour piétons visaient en premier lieu à réduire le nombre de conflits portant sur la responsabilité en cas d'accidents impliquant des piétons en train de traverser la rue. Nous ne disposons toutefois pas de chiffres concernant cette évolution.

L'article 6 de la présente proposition de loi prévoit exactement la même règle, précise, de priorité pour les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs en agglomération. Actuellement, l'article 40ter, alinéa 4, du code de la route impose au conducteur d'un véhicule automobile ou d'une motocyclette de ne s'approcher d'un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs qu'à allure modérée, de ne pas gêner les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs qui y sont engagés et, au besoin, de s'arrêter pour les laisser passer. Cette disposition prête à confusion (« ne pas gêner », « au besoin, s'arrêter », ...) et est source de problèmes d'interprétation qui donnent souvent lieu à des controverses juridiques, dans lesquelles il est difficile d'établir les responsabilités des intéressés.

La disposition que nous proposons d'introduire résout ces problèmes en accordant clairement la priorité aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs qui sont engagés ou qui sont sur le point de s'engager sur un passage.

Art. 8

In Nederland werd in 1980 voor het eerste een «vier-richtingen-groen»-regeling (vrg) toegepast op kruispunten die uitgerust zijn met verkeerslichten voor fietsers en bromfietzers. Vrg betekent dat alle verkeerslichten voor fietsers en bromfietzers tegelijk op groen staan, terwijl alle automobilisten rood licht krijgen. Vrg creëert zo de mogelijkheid om als (brom)fietser een kruispunt op een snelle en veilige manier over te steken, zonder gehinderd te worden door overstekende of afslaande automobilisten. Hoewel de Nederlandse fietsersbond aandringt op de mogelijkheid om kruispunten met vrg ook diagonaal over te steken, laat de Nederlandse wegcode dit tot nu toe niet toe.

Na bijna twintig jaar praktijk kan men in Nederland een ernstige evaluatie maken van de voor- en nadelen van vrg. Vrg blijkt vooral geschikt bij veel links afslaand fietsverkeer (dat door vrg in één beweging kan afslaan), bij veel rechts afslaand autoverkeer (dat bij vrg de overstekende fietsers niet meer moet kruisen) en bij veel fietsverkeer verdeeld over alle richtingen. Daartegenover staat dat vrg leidt tot een beperking van de capaciteit van het kruispunt voor het gemotoriseerd verkeer en dat vrg het moeilijk maakt om opeenvolgende verkeerslichten voor het autoverkeer te coördineren met het oog op een optimale doorstroming. Aan de concrete toepassing van vrg zal dan ook steeds een afweging moeten voorafgaan tussen de veiligheid en het comfort van de fietsers en de vlotte doorstroming van het autoverkeer.

Artikel 61.3.2. van de Belgische wegcode sluit de toepassing van vrg op kruispunten uit. Immers : «wanneer de verkeerslichten op een kruispunt geplaatst zijn, mogen het groene of oranjegele licht slechts verschijnen wanneer de rode lichten branden voor het verkeer dat uit dwarswegen komt». Vermits deze bepaling ook geldt voor de verkeerslichten voor fietsers en bromfietzers (artikel 61.1.6°), is het wettelijk niet mogelijk dat alle verkeerslichten tegelijk op groen staan.

Artikel 8 van dit wetsvoorstel wil vrg ook in België mogelijk maken, door een uitzondering in te schrijven bij artikel 61.3.2. van de wegcode. De concrete toepassing van vrg blijft uiteraard de volle bevoegdheid van de wegbeheerders. Bij het uitbouwen van fietsroutes kan vrg echter een belangrijk instrument zijn om op kruispunten met verkeerslichten een veilige en vlotte oversteek voor de (brom)fietzers mogelijk te maken.

Art. 8

En 1980, on a appliqué pour la première fois aux Pays-Bas une réglementation, appelée « vert intégral pour cyclistes » (VIC), à des carrefours équipés de signaux lumineux pour les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs. Le VIC implique que tous les signaux lumineux pour les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs sont simultanément au vert, tandis que pour les automobilistes les feux sont au rouge. La réglementation VIC permet ainsi aux cyclistes et conducteurs de vélomoteurs de traverser un carrefour rapidement et en toute sécurité, sans être gênés par des automobilistes qui traversent ou changent de direction. Bien que le *Nederlandse fietsersbond* insiste pour qu'il leur soit également permis de traverser les carrefours VIC en diagonale, le code de la route néerlandais n'autorise toujours pas cette manœuvre.

Après bientôt vingt ans de pratique, les Pays-Bas sont en mesure de procéder à une évaluation sérieuse des avantages et inconvénients de cette réglementation. Le VIC s'avère surtout utile lorsque de nombreux cyclistes tournent à gauche (ce que le VIC leur permet de faire en une seule manœuvre), lorsque de nombreux automobilistes tournent à droite (et qui, grâce au VIC ne doivent plus croiser la route des cyclistes qui traversent le carrefour) et lorsque le trafic cycliste est important dans toutes les directions. Par contre, le VIC entraîne une réduction de la capacité du carrefour pour le trafic motorisé et rend difficile la synchronisation des feux de signalisation en vue de le fluidifier au maximum le trafic automobile. L'application concrète du VIC devra dès lors toujours être précédée d'une évaluation mettant en balance la sécurité et le confort des cyclistes et la fluidité du trafic automobile.

L'article 61.3.2. du code de la route belge exclut l'application du VIC. Il dispose en effet que « lorsque les signaux lumineux sont placés à un carrefour, le feu vert ou le feu jaune-orange ne peuvent apparaître que lorsque les feux rouges sont allumés pour la circulation débouchant des voies transversales. ». Cette disposition s'appliquant également aux signaux lumineux qui concernent les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs (article 61.1.6°), il n'est légalement pas possible que tous les signaux lumineux soient simultanément au vert.

L'article 8 de la présente proposition de loi vise à permettre d'appliquer également le VIC en Belgique en insérant une exception à l'article 61.3.2. du code de la route. L'application concrète du VIC relève évidemment de la compétence exclusive du gestionnaire de la voie publique. Dans le cadre de l'aménagement de routes cyclistes, le VIC peut toutefois s'avérer un instrument important en vue de permettre aux conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs de traverser en toute sécurité et rapidement les carrefours équipés de signaux lumineux.

De hier voorgestelde wijziging van de voorrang-regeling heeft betrekking op twee types van oversteekplaatsen: de oversteekplaatsen buiten de kruispunten, die worden aangeduid door witte vierkanten of parallellogrammen, en de oversteekplaatsen op de kruispunten. Voor beide gevallen geldt dat de oversteekplaats moet worden gesignaleerd door middel van een verkeersbord F50 (art. 12.13*bis* van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976). Daarnaast nemen de wegbeheerders in toenemende mate infrastructurele maatregelen (verkeersdrempels of -plateaus, wegversmallingen, keuze van de bestrating, groenaanplantingen) om de verkeersveiligheid ter hoogte van de oversteekplaatsen voor (brom)fietsers buiten de kruispunten bijkomend te verzekeren.

Al deze elementen overtuigen ons dat het verlenen van voorrang op oversteekplaatsen voor (brom)-fietsers, een nodige en verantwoorde maatregel is. Omwille van de onvoorspelbaarheid van de oversteekplaatsen en van de oversteekbewegingen buiten de bebouwde kom, beperken we de toepassing van de voorrang tot de oversteekplaatsen binnen de bebouwde kom.

Art. 7 en 9

Wachttijden voor fietsers moeten zoveel mogelijk vermeden worden. Dat kan onder meer door op kruispunten die met verkeerslichten geregeld worden de fietsers en de bromfietsers klasse A toelating te geven om rechtsaf te slaan, ongeacht de stand van de lichten. Op T-kruispunten moeten fietsers en bromfietsen klasse A, ongeacht de stand van de verkeerslichten, in bepaalde gevallen rechtdoor kunnen rijden wanneer er in hun rijrichting geen dwarsende weg is. De wegbeheerders passen trouwens soms reeds een dergelijke regeling toe door de verkeerslichten links van het fietspad te plaatsen. Een dergelijke opstelling veronderstelt echter voldoende ruimte tussen de rijbaan en het fietspad en is daarom slechts op bepaalde kruispunten mogelijk.

In de meeste gevallen gaat zo'n «rechtsaf vrij- of rechtdoor-vrij-regeling» niet ten koste van de verkeersveiligheid omdat de betrokken fietsers en bromfietsers geen andere verkeersstromen moeten kruisen. Zij moeten wel voorrang verlenen aan overstekende voetgangers en - bij wijze van uitzondering op de voorrang van rechts - aan de andere bestuurders die zich op het kruispunt bevinden.

La modification des règles de priorité visée par la présente proposition de loi concerne deux types de passages: les passages situés en dehors des carrefours et délimités par des carrés ou des parallélogrammes de couleur blanche, et les passages situés aux carrefours. Dans les deux cas, le passage doit être annoncé par un signal F 50 (art. 12.13*bis* de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976). En outre, les gestionnaires de la voie publique prennent de plus en plus de mesures en matière d'infrastructure (ralentisseurs de trafic ou plateaux surélevés, rétrécissements de la chaussée, choix du revêtement, plantations) afin d'accroître la sécurité des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs qui traversent sur des passages aménagés à leur intention en dehors de carrefours.

Tous ces éléments nous convainquent que l'octroi de la priorité aux conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs sur les passages qui leur sont destinés pour traverser la chaussée constitue une mesure nécessaire et justifiée. En raison du caractère imprévisible des passages aménagés et des manœuvres entreprises pour traverser la chaussée en dehors des agglomérations, nous limitons l'application de la priorité aux passages situés dans les agglomérations.

Art. 7 et 9

Il convient d'éviter autant que possible les temps d'attente aux cyclistes. Cet objectif peut être atteint, entre autres, en autorisant les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs classe A à tourner à droite à un carrefour réglé par des signaux lumineux de circulation, quelle que soit la position des feux. Aux carrefours en T, les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs classe A doivent, dans certains cas, pouvoir poursuivre leur route tout droit, quelle que soit la position des feux, lorsqu'il n'y a pas de voie transversale dans le sens de leur marche. Il arrive d'ailleurs que les gestionnaires de la voie publique appliquent d'ores et déjà de telles règles en plaçant les signaux lumineux à gauche de la piste cyclable. Un tel aménagement suppose toutefois qu'il y ait suffisamment d'espace entre la chaussée et la piste cyclable, si bien qu'il ne sera réalisable qu'à certains carrefours.

Dans la plupart des cas, cette autorisation de tourner à droite ou d'aller tout droit lorsque le feu est rouge ne nuit pas à la sécurité routière, étant donné que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs concernés ne doivent pas croiser d'autres flux de trafic. Ils doivent cependant céder le passage aux piétons qui traversent et - par dérogation à la règle de la priorité de droite - aux autres conducteurs qui traversent le carrefour.

In dit voorstel geven we de wegbeheerders de mogelijkheid om een rechtsaf vrij-en rechtdoor-vrij-regeling toe te passen. Rechtsaf vrij of rechtdoor vrij blijft daarmee in principe de uitzondering op de regel; de wegbeheerder wordt zo verplicht om vóór de invoering ervan de voor- en nadelen grondig af te wegen. Wordt gekozen voor een rechtsaf vrij-of rechtdoor vrij regeling, dan kan dit door middel van een nieuw verkeersbord *F50ter* (rechtsafvrij) of *F50quater* (rechtdoor vrij) worden aangeduid aan de verkeerslichten.

Daan SCHALCK (SP)
Magda DE MEYER (SP)

La présente proposition de loi permet aux gestionnaires de la voie publique de prendre des dispositions afin d'autoriser les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à tourner à droite ou à poursuivre leur route tout droit, quelle que soit la position des feux. Cette autorisation reste en principe l'exception à la règle et le gestionnaire de la voie publique est dès lors tenu d'en examiner sérieusement les avantages et les inconvénients avant de l'accorder. S'il décide d'autoriser les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à tourner à droite ou à poursuivre leur route tout droit, quelle que soit la position des feux, le gestionnaire de la voie publique indique cette autorisation en plaçant un nouveau signal F 50*ter* (autorisation de tourner à droite) ou F 50*quater* (autorisation d'aller tout droit) à hauteur des signaux lumineux de circulation.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Artikel 2.7, eerste lid, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 juli 1990, wordt aangevuld als volgt: «en waarvan de minimale kwaliteitskenmerken door Ons worden bepaald.».

Art. 3

In artikel 9.1.2 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 20 juli 1990, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) de bepaling onder 9.1.2.2° wordt vervangen door de volgende bepaling:

«9.1.2.2° Binnen de bebouwde kommen moeten de bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B de rijbaan volgen, tenzij het fietspad gesignaleerd is zoals bepaald in artikel 69.4.2° en zij het fietspad moeten volgen.

Buiten de bebouwde kommen mogen bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B in de omstandigheden omschreven in artikel 9.1.2.1° het fietspad aangeduid door het verkeersbord D7 of door wegmarkeringen zoals bepaald in artikel 74 volgen, op voorwaarde dat zij de andere weggebruikers niet in gevaar brengen.

Evenwel:

— indien het fietspad gesignaleerd is zoals bepaald in artikel 69.4.2°, moeten zij het fietspad volgen;

— indien het fietspad gesignaleerd is zoals bepaald in artikel 69.4.3°, mogen zij het fietspad niet volgen.»;

B) de bepaling onder 9.1.2.3° wordt aangevuld als volgt: «of omdat het fietspad niet voldoet aan de minimale kwaliteitskenmerken zoals door Ons bepaald met toepassing van artikel 2.7.».

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

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

Art. 2

L'article 2.7, alinéa 1^{er}, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 1990, est complété comme suit: «et dont les caractéristiques minimales en matière de qualité sont définies par Nous.»

Art. 3

A l'article 9.1.2 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 20 juillet 1990, sont apportées les modifications suivantes:

A) la disposition du 9.1.2.2° est remplacée par la disposition suivante:

«9.1.2.2° En agglomération, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe B doivent emprunter la chaussée, sauf lorsque la piste cyclable est signalée conformément à l'article 69.4.2° et qu'ils sont tenus de la suivre.

En dehors des agglomérations, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe B peuvent, dans les circonstances décrites à l'article 9.1.2.1°, emprunter la piste cyclable indiquée par le signal D7 ou par des marques routières telles que prévues à l'article 74 à condition de ne pas mettre en danger les autres usagers qui s'y trouvent.

Toutefois:

— lorsque la piste cyclable est signalée conformément à l'article 69.4.2°, ils doivent l'emprunter;

— lorsque la piste cyclable est signalée conformément à l'article 69.4.3°, ils ne peuvent pas l'emprunter.»;

B) la disposition du 9.1.2.3° est complétée comme suit: «ou parce que la piste cyclable ne répond pas aux caractéristiques minimales en matière de qualité définies par Nous en application de l'article 2.7.».

Art. 4

Artikel 12.4 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met het volgende lid:

«Wordt inzonderheid niet als een manoeuvre beschouwd: het verlaten van een rechts van de rijbaan gelegen fietspad om af te slaan aan een kruispunt of om over te steken, indien dit fietspad stopt aan het kruispunt.».

Art. 5

Artikel 24, eerste lid, van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 juli 1990, wordt aangevuld als volgt:

«11° op de rijbaan op minder dan 5 meter vóór de plaats waar fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen zich van de rijbaan op een fietspad moeten begeven;

12° op de rijbaan op minder dan 5 meter vóór en 10 meter na de plaats waar fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen zich van een fietspad op de rijbaan moeten begeven.».

Art. 6

Artikel 40ter, vierde lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 20 juli 1990, wordt vervangen door het volgende lid:

«Hij mag een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen slechts met matige snelheid naderen. Binnen de bebouwde kommen moet hij voorrang verlenen aan de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen die er zich op bevinden of op het punt staan zich erop te begeven. Buiten de bebouwde kommen mag hij de weggebruikers die er zich op bevinden niet in gevaar brengen of hinderen. Zo nodig moet hij stoppen om ze te laten doorrijden.».

Art. 7

Artikel 61.1 van hetzelfde besluit wordt aangevuld als volgt:

«7° wanneer ter hoogte van de lichten een verkeersbord F50ter is opgesteld, mogen bestuurders van fietsen en van tweewielige bromfietsen klasse A rechtsaf slaan, ongeacht de stand van de lichten, op voorwaarde

Art. 4

L'article 12.4 du même arrêté est complété par l'alinéa suivant:

« N'est notamment pas considéré comme manoeuvre, le fait de quitter une piste cyclable située à droite de la chaussée pour tourner à un carrefour ou pour traverser, lorsque la piste cyclable se termine à ce carrefour. »

Art. 5

L'article 24, alinéa 1^{er}, du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 1990, est complété comme suit:

«11° sur la chaussée, à moins de 5 mètres en deçà de l'endroit où les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent quitter la chaussée pour emprunter une piste cyclable;

12° sur la chaussée, à moins de 5 mètres en deçà et de 10 mètres au-delà de l'endroit où les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent quitter une piste cyclable pour emprunter la chaussée.»

Art. 6

L'article 40ter, alinéa 4, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 20 juillet 1990, est remplacé par l'alinéa suivant:

« Il ne peut s'approcher d'un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qu'à allure modérée. En agglomération, il doit céder la priorité aux cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qui s'y trouvent ou qui s'apprêtent à s'y engager. En dehors des agglomérations, il ne peut mettre en danger ni gêner les usagers qui s'y trouvent. Au besoin, il doit s'arrêter pour les laisser passer. ».

Art. 7

L'article 61.1 du même arrêté est complété comme suit:

«7° lorsqu'un signal F50ter est placé à hauteur des feux, les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues classe A peuvent tourner à droite, quelle que soit la position des feux, à condition de céder la

dat voorrang verleend wordt aan de bestuurders die op regelmatige wijze uit andere richtingen komen en aan de voetgangers.».

8° wanneer ter hoogte van de lichten een verkeersbord F50*quater* is opgesteld, mogen de bestuurders van fietsen en van tweewielige bromfietsen klasse A recht door rijden, op voorwaarde dat voorrang wordt verleend aan de op regelmatige wijze overstekende voetgangers.».

Art. 8

Artikel 61.3.2., eerste lid, van hetzelfde besluit wordt aangevuld als volgt :

«Op kruispunten mogen de groene lichten voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen tegelijk branden teneinde het oversteken van het kruispunt door deze weggebruikers in één beweging mogelijk te maken en op voorwaarde dat de overige verkeerslichten op rood staan. ».

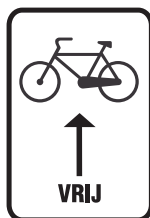
Art. 9

Artikel 71.2 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 23 juni 1978, 8 april 1983, 17 december 1998, 20 juli 1990, 1 februari 1991 en 18 september 1991, wordt aangevuld met een verkeersbord F50*ter* (rechtsaf vrij voor bestuurders van fietsen en bromfietsen klasse A) en met een verkeersbord F50*quater* (recht door vrij voor bestuurders van fietsen en bromfietsen klasse A. Dit verkeersbord mag enkel worden opgesteld op kruispunten waar er in de betrokken rijrichting geen dwarswegen zijn).

F50*ter*



F50*quater*



Daan SCHALCK (SP)
Magda DE MEYER (SP)
Marie-Thérèse COENEN (Agalev-Ecolo)
Jean DEPRETER (PS)
Bart SOMERS (VLD)
Lode VANOOST (Agalev-Ecolo)

priorité aux conducteurs débouchant régulièrement d'autres directions et aux piétons.

8° lorsqu'un signal F50*ter* est placé à hauteur des feux, les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues classe A peuvent aller tout droit, à condition de céder la priorité aux piétons traversant régulièrement la chaussée. »

Art. 8

L'article 61.3.2., alinéa 1^{er}, du même arrêté est complété comme suit :

« Aux carrefours, les feux verts pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues peuvent être allumés simultanément afin de permettre à ces usagers de franchir le carrefour en un seul mouvement et à condition que les autres feux soient rouges. »

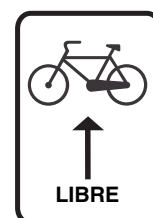
Art. 9

L'article 71.2 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 23 juin 1978, 8 avril 1983, 17 septembre 1988, 20 juillet 1990, 1^{er} février 1991 et 18 septembre 1991, est complété par un signal routier F50*ter* (indiquant que les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues classe A peuvent tourner à droite) et par un signal routier F50*quater* (indiquant que les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues classe A peuvent aller tout droit. Ce signal ne peut être placé qu'aux carrefours dépourvus de voies transversales dans la direction concernée).

F50*ter*



F50*quater*



Centrale drukkerij van de Kamer - Imprimerie centrale de la Chambre