

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 november 2000

**WETSVOORSTEL**

**tot aanvulling van het wegverkeersreglement  
met een statuut voor skaters**

(ingediend door mevrouw Dalila Douifi  
en de heer Daan Schalck)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

13 novembre 2000

**PROPOSITION DE LOI**

**fixant le statut des skaters dans le règlement  
général sur la police de la sécurité routière**

(déposée par Mme Dalila Douifi  
et M. Daan Schalk)

**SAMENVATTING**

*Voor de toepassing van de wegverkeersregels worden skaters, dit zijn personen die zich voortbewegen op van wielen voorzien schoeisel, momenteel beschouwd als voetgangers. Dit brengt zowel nadelen mee voor de skaters, waarvan de bewegingsvrijheid en het comfort beperkt worden, als voor de echte voetgangers, die niet zelden gestoord worden door skaters, aldus de indieners. Zij geven de skaters een eigen plaats in de wegcode. Het statuut van de skater komt, wat de plaats en het gedrag op de openbare weg betreft, grotendeels overeen met dat van de fietser, doch er worden specifieke regels geformuleerd, onder meer wat betreft de zichtbaarheid en de beschermende uitrusting. Zo worden skaters verplicht steeds een helm en een vingerbel te dragen.*

**RÉSUMÉ**

*Pour l'application des règles du Code de la route, les skaters, c'est-à-dire les personnes qui se déplacent sur des chaussures munies de roulettes, sont actuellement considérés comme des piétons. Les auteurs estiment que cette situation est source d'inconvénients tant pour les skaters, dont la liberté de mouvement et le confort sont ainsi limités, que pour les vrais piétons qui sont fréquemment dérangés par les skaters. Ils entendent dès lors consacrer une partie spécifique du Code de la route aux skaters. En ce qui concerne la place et le comportement sur la voie publique, le statut du skater correspond en grande partie à celui du cycliste. Des règles spécifiques sont néanmoins prévues, notamment en ce qui concerne la visibilité et l'équipement de protection. C'est ainsi que les skaters sont obligés de toujours porter un casque et d'être munis d'une sonnette.*

|              |   |                                                                                                      |
|--------------|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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 : |                                                                                 | Abréviations dans la numérotation des publications : |                                                                               |
| DOC 50 0000/000:                                  | Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer | DOC 50 0000/000 :                                    | Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif |
| QRVA                                              | : Schriftelijke Vragen en Antwoorden                                            | QRVA                                                 | : Questions et Réponses écrites                                               |
| HA                                                | : Handelingen (Integraal Verslag)                                               | HA                                                   | : Annales (Compte Rendu Intégral)                                             |
| BV                                                | : Beknopt Verslag                                                               | CRA                                                  | : Compte Rendu Analytique                                                     |
| PLEN                                              | : Plenum                                                                        | PLEN                                                 | : Séance plénière                                                             |
| COM                                               | : Commissievergadering                                                          | COM                                                  | : Réunion de commission                                                       |

  

|                                                                             |                                                                   |
|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers | Publications officielles éditées par la Chambre des représentants |
| Bestellingen :                                                              | Commandes :                                                       |
| Natieplein 2                                                                | Place de la Nation 2                                              |
| 1008 Brussel                                                                | 1008 Bruxelles                                                    |
| Tel. : 02/ 549 81 60                                                        | Tél. : 02/ 549 81 60                                              |
| Fax : 02/549 82 74                                                          | Fax : 02/549 82 74                                                |
| www.deKamer.be                                                              | www.laChambre.be                                                  |
| e-mail : alg.zaken@deKamer.be                                               | e-mail : aff.generales@laChambre.be                               |

## TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

**Historiek en begripsbepaling<sup>1</sup>**

Al in 1790 werd de eerste rolschaats gesignaleerd. Het concept van de rolschaats met twee keer twee wielen is gedurende bijna twee eeuwen onveranderd gebleven. Rolschaatsen met wielen op één lijn werden diverse keren op de markt gebracht maar nooit door het publiek aanvaard.

In 1980 kwam daar verandering in. Een Amerikaanse firma startte de productie en verkoop van de zogenaamde «inline skate», voorzien van vier wielen in één lijn achter elkaar. De inline skate werd in eerste instantie gebruikt door ijshockeyers in de zomerperiode. Een variant op dit model werd speciaal ontworpen voor fitnessbeoefenaars en betekende de definitieve doorbraak van de inline skate.

Ongeveer gelijktijdig en met een vergelijkbaar motief - schaatser toelaten om in de zomerperiode actief te blijven - werd in Nederland de «skeeler» ontwikkeld. Ook bij dit model staan de wielen op één rij achter elkaar, maar de skeeler telt vijf wielen in plaats van vier. Daardoor heeft de skeeler veel weg van een Noorse schaats. De firma die de skeeler ontwikkelde heeft een patent genomen op deze naam, zodat het beter is om in deze te spreken over een «speed skate».

Als we het hebben over «skates», hebben we het zowel over de inline skates als over de speed skates. «Skaters» zijn mensen die zich op één van beide types voortbewegen.

Tenslotte merken we nog op dat skates niet mogen verward worden met een skateboard of rolplank. Dit is een plank op twee maal twee wielen, die niet vast aan de voet bevestigd is, maar die wordt voortbewogen doordat de skateboarder zich afzet met één voet. Ook het skateboard kent een sportieve achtergrond: het werd – ruim vóór de skates – ontwikkeld ten behoeve van windsurfers die hun sport ook op het droge wilden uitoefenen.

**Probleemstelling**

Over het aantal skaters en hun aandeel in de mobiliteit zijn in België geen gegevens bekend. Toch is het duidelijk dat het skaten de jongste jaren sterk aan populariteit heeft gewonnen. In november 1996 raamde

<sup>1</sup> DE VAAL, W., «De ijzers af, de wielen onder. Verkenning naar het onderwerp skaten», scriptie Nationale hogeschool voor toerisme en verkeer, uitgegeven door POV Brabant, 's Hertogenbosch, 1996, p. 11-12.

## DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

**Historique et définition<sup>1</sup>**

Le premier patin à roulettes est mentionné dès 1790. Pendant près de deux siècles, la notion de patin à roulettes pourvu de deux fois deux roulettes n'a pas changé. À plusieurs reprises, on a lancé sur le marché des patins dont les roulettes étaient placées en ligne, mais ce modèle n'a jamais obtenu les faveurs du public.

La situation a changé en 1980. Une entreprise américaine a commencé à produire et à commercialiser les *inline skate* pourvus de quatre roulettes alignées. Ce type de patin a surtout été utilisé par les hockeyeurs sur glace pendant l'été. Une variante de ce modèle, spécialement créée pour les adeptes du *fitness*, a marqué la percée définitive de l'*inline skate*.

Presque au même moment et dans un but similaire – permettre aux patineurs de rester actifs en été -, a été mis au point aux Pays-Bas le *skeeler*. Sur ce modèle également, les roulettes sont placées en ligne, mais elles sont au nombre de cinq au lieu de quatre. Le *skeeler* présente dès lors de nombreuses similitudes avec le patin norvégien. La firme qui a mis au point le *skeeler* a fait breveter cette appellation, si bien qu'il est préférable de parler ici de *speed skate*.

Lorsque nous parlerons de *skates* nous viserons aussi bien les *inline skates* que les *speed skates*. Les *skaters* sont des personnes qui se déplacent sur un de ces deux types de patins.

Enfin, il y a encore lieu de faire observer qu'il ne faut pas confondre les *skates* avec un *skateboard* ou planche à roulettes. Le *skateboard* est une planche munie de deux fois deux roulettes, qui n'est pas fixée aux pieds et que le patineur propulse à l'aide d'un pied. Le *skateboard* a également une origine sportive : il a été conçu – bien avant les *skates* – pour permettre aux surfeurs de pratiquer également leur sport sur la terre ferme.

**Problématique**

On ne dispose en Belgique d'aucune donnée au sujet du nombre de *skaters* ni de la part qu'ils représentent dans la mobilité. Il est néanmoins évident que l'utilisation des *skates* s'est considérablement popularisée

<sup>1</sup> DE VAAL, W., *De ijzers af, de wielen onder. Verkenning naar het onderwerp skaten*, mémoire présenté à la Nationale hogeschool voor toerisme en Verkeer, édité par POV Brabant, 's Hertogenbosch, 1996, pp. 11-12.

het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid op basis van de verkoopcijfers het aantal skaters op een half miljoen<sup>2</sup>. Wellicht is dit aantal sindsdien nog sterk toegenomen.

Bovendien worden de skates steeds meer voor utilitaire motieven gebruikt. De Vaal citeert een enquête via internet waaraan 339 skaters - voor 70% afkomstig uit de Verenigde Staten - deelnamen<sup>3</sup>. Daaruit blijkt dat de skates nog steeds in de eerste plaats gebruikt worden voor recreatieve of sportieve doeleinden. Toch gebruikt ruim de helft van de respondenten de skates «wel eens» of «vaker» om familie of bekenden te bezoeken of om te winkelen. Een kwart van de respondenten verklaart «wel eens» of «vaak» als skater deel te nemen aan het woon-werk- of het woon-school-verkeer. Vaak gebeurt het dat skates in eerste instantie gekocht worden voor vrijetijdsbesteding, maar dat ze later ook voor utilitaire verplaatsingen gebruikt worden. Omdat het aantal ervaren skaters snel toeneemt, ligt het voor de hand dat het utilitair verkeer de komende jaren sterk zal groeien. Beelden van skatende werknemers, van pakjesdiensten op skates, e.d.m. hebben hun nieuwsaarde trouwens reeds lang verloren.

Met de toename van het aantal skaters is ook de vraag naar de positie van de skater in het verkeer toegenomen. Het verkeersreglement<sup>4</sup> zegt niets specifiek over de skaters. Door de rechtspraak en de ministers van Verkeer worden de skaters als voetgangers en niet als bestuurders beschouwd. De minister van Verkeerswezen antwoordde reeds in 1978 en 1996 op een parlementaire vraag dat: «De rolplank voor de toepassing van de verkeersregels niet als een voertuig beschouwd kan worden en de gebruikers ervan gelijkgesteld worden met voetgangers (...)»<sup>5</sup>. Ook de staatssecretaris voor Verkeersveiligheid stelde in 1997: «rolschaatsen, skateboarden, e.d. zijn geen voertuigen, maar wel degelijk speel- en sporttuigen»<sup>6</sup>.

au cours des dernières années. Se basant sur les chiffres des ventes, l'Institut belge pour la Sécurité routière a évalué le nombre de *skaters* à un demi-million en novembre 1996<sup>2</sup>. Il est probable que ce chiffre ait encore sensiblement augmenté depuis lors.

En outre, les *skates* servent de plus en plus à des fins utilitaires. De Vaal renvoie à une enquête organisée par le biais de l'internet à laquelle ont participé 339 *skaters*, dont 70% en provenance des Etats-Unis<sup>3</sup>. Il ressort de cette enquête que l'utilisation des *skates* est toujours avant tout récréative ou sportive. Plus de la moitié des personnes interrogées affirment néanmoins utiliser « parfois » ou « souvent » les *skates* pour rendre visite à la famille ou à des amis ou pour faire les courses. Un quart des personnes interrogées déclarent se servir « parfois » ou « souvent » de *skates* pour effectuer les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou le domicile et l'école. Il est fréquent que les *skates* soient achetés pour les loisirs, mais utilisés ensuite également pour les déplacements utilitaires. Étant donné que le nombre de *skaters* expérimentés s'accroît rapidement, il est évident que les déplacements utilitaires augmenteront rapidement dans les années à venir. Cela fait du reste longtemps déjà que les images de travailleurs ou de coursiers se déplaçant à l'aide de *skates* ont perdu leur valeur d'actualité.

Vu l'augmentation du nombre de *skaters*, l'on s'interroge de plus en plus sur la position du *skater* dans la circulation. Le Code de la route<sup>4</sup> ne contient aucune disposition relative aux *skaters*. Tant la jurisprudence que les ministres des Communications considèrent les *skaters* comme des piétons, et non comme des conducteurs. Le ministre des Communications a répondu en 1978 et en 1996 à une question parlementaire que « pour l'application des règles de la circulation routière, la planche à roulette ne peut être considérée comme un véhicule et que ses usagers sont assimilés à des piétons (...) »<sup>5</sup>. Le secrétaire d'État à la sécurité routière a, lui aussi, déclaré en 1997 que « les patins à roulettes et les planches à roulettes et autres ne peuvent pas être considérés comme des véhicules, mais bien comme des instruments de jeu et de sport »<sup>6</sup>.

<sup>2</sup> JULIA, A., «De nieuwe weggebruiker heeft 8 wielen», in: Via Secura, novembre 1996, p. 16.

<sup>3</sup> DE VAAL, id., p. 26

<sup>4</sup> Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (B.S. 9 december 1975).

<sup>5</sup> Parlementaire Vragen en Antwoorden, Senaat, 1977-78, 1659, 1729; Parlementaire Vragen en Antwoorden, Kamer, 1995-96, 12, vraag nr. 14.

<sup>6</sup> Parlementaire Vragen en Antwoorden, Kamer, 1997-98, nr. 102, vraag nr. 154.

<sup>2</sup> Julia, A., *Les huit roues du nouvel usager*, in : Via Secura, novembre 1996, p. 16.

<sup>3</sup> DEVAAL, id. p. 26.

<sup>4</sup> Arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1995 portant règlement général sur la police de la circulation routière (*Moniteur belge* du 9 décembre 1975).

<sup>5</sup> Questions et Réponses parlementaires, Sénat, 1977-78, 1659, 1729 ; Questions et Réponses parlementaires, Chambre, 1995-96, n° 12, question n° 14.

<sup>6</sup> Questions et Réponses parlementaires, Chambre, 1997-98, n° 102, question n° 154.

Bijgevolg moeten skaters, net als voetgangers, de begaanbare trottoirs of, bij gebrek daaraan, de begaanbare bermen volgen. Binnen de woonerven kunnen zij, eveneens zoals de voetgangers en de spelende kinderen, de volledige breedte van de weg gebruiken (art. 22bis, KB 1 december 1975). Op andere wegen is het gebruik van de rijbaan voor skaters in principe evenwel verboden. Zij mogen de rijbaan alleen zo dicht mogelijk bij de linkerrand volgen als er geen begaanbare trottoirs, hen voorbehouden weggedeelten of bermen zijn (art. 42.2.2.2°, KB 1 december 1975).

Skaters mogen evenmin gebruik maken van het fietspad. De wegcode definieert het fietspad immers als «het deel van de openbare weg dat voor het verkeer van fietsen en tweewielige bromfietsen klasse A is voorbehouden (...)» (art. 2.7, KB 1 december 1975). Vermits skaters beschouwd worden als voetgangers, is het gebruik van het fietspad voor hen verboden, tenzij er geen begaanbare trottoirs of bermen zijn en op voorwaarde dat zij voorrang verlenen aan de fietsers en bromfietzers (art. 42.2.2.1°, KB 1 december 1975).

Dat volgens de vigerende interpretatie van de wegcode de skaters moeten beschouwd worden als voetgangers, brengt nadelen met zich mee voor beide groepen. Voor de skaters beperkt dit het comfort en de bewegingsvrijheid. Door de beperkte breedte en de gebrekkige kwaliteit van veel voetpaden, de talrijke hindernissen (parkeermeters, vuilbakken, losliggende stenen,...) en de aanwezigheid van voetgangers wordt het skaten vaak als onprettig ervaren. De voetgangers zijn niet zelden verstoord door skaters die de volle breedte van het voetpad nodig hebben om zich voort te bewegen.

Doorgaans blijven de conflicten tussen voetgangers en skaters vrij beperkt. Toch is er in sommige gevallen sprake van overlast. Dit was het geval in enkele kustgemeenten. De moeilijke combinatie van voetgangers en skaters op de zeedijk heeft er o.a. Oostende en Knokke toe aangezet om door middel van een gemeentereglement het rolschaatsen en skaten op de openbare weg zonder meer te verbieden<sup>7</sup>.

#### Vergelijking van verschillende opties

Het is duidelijk dat de wettelijke regeling waarbij skaters als voetgangers worden beschouwd, niet optimaal is. In wat volgt overlopen we de verschillende opties voor het statuut van de skater en brengen we de voor- en nadelen in kaart.

<sup>7</sup> POTE, R., «Van loopfietsers tot skeelers», in: Verkeersspecialist, september 1996, p. 6-8.

Il s'ensuit qu'au même titre que les piétons, les *skaters* doivent faire usage des trottoirs praticables ou, à défaut, des accotements praticables. Dans les zones résidentielles, ils peuvent, à l'instar des piétons et des enfants se livrant à des jeux, utiliser toute la largeur de la voie publique (article 22bis de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975). Sur les autres voies publiques, les *skaters* ne sont en principe pas autorisés à utiliser la chaussée. À défaut de trottoirs praticables, de parties de la voie publique qui leur sont réservées ou d'accotements, ils peuvent uniquement circuler le plus près possible du bord gauche de la chaussée (article 42.2.2.2° de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975).

Les *skaters* ne peuvent pas non plus utiliser la piste cyclable. Conformément au Code de la route, la piste cyclable est en effet « la partie de la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues de classe A (...) » (article 2.7 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975). Les *skaters* étant assimilés aux piétons, l'utilisation de la piste cyclable leur est interdite, sauf s'il n'y a pas de trottoirs ou d'accotements praticables et à condition qu'ils cèdent le passage aux conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs (article 42.2.2.1° de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975).

Le fait que les *skaters* doivent être considérés comme des piétons conformément à l'interprétation en vigueur du Code de la route, présente des inconvénients pour les deux catégories d'usagers. Le confort et la liberté de mouvement des *skaters* s'en trouvent réduits. La largeur limitée et la qualité douteuse de nombreux trottoirs, les nombreux obstacles (horodateurs, poubelles, dalles détachées, ...) et la présence des piétons leur ôtent tout plaisir à s'adonner au *skate*. Quant aux piétons, ils sont souvent gênés par les *skaters* qui ont besoin de toute la largeur du trottoir pour se déplacer.

Dans l'ensemble, les conflits entre piétons et *skaters* sont relativement limités, même si l'on peut parler de nuisances dans certains cas. C'est ainsi qu'à la côte, les problèmes de cohabitation des piétons et des *skaters* sur la digue ont incité des communes telles qu'Ostende et Knokke à prendre un règlement communal interdisant purement et simplement le patin à roulettes sur la voie publique<sup>7</sup>.

#### Comparaison de différentes options

Il est évident que la réglementation qui assimile les *skaters* aux piétons n'est pas optimale. Nous examinons ci-après les différentes options possibles qui peuvent servir de base à l'élaboration du statut des *skaters* en soulignant leurs avantages et inconvénients.

<sup>7</sup> POTE, R., « Van loopfietsers tot skeelers », in : Verkeersspecialist, septembre 1996, p. 6-8.

We doen daarvoor o.a. een beroep op een studie van het Provinciaal Orgaan voor Verkeersveiligheid Brabant<sup>8</sup>. Mede door de schaatscultuur ligt het aantal skaters in Nederland een stuk hoger dan in België. Ook in Nederland zijn skaters volgens het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) voetgangers en is het skaten op de openbare weg en op het fietspad in principe verboden. Deze elementen zetten het POV Brabant aan tot een studie naar het toekomstig juridisch statuut van de skaters.

#### Optie 1: de skater als voetganger.

De nadelen van deze optie voor de skaters en de voetgangers werden hoger reeds beschreven. POV Brabant stipt daarbij aan dat de optie «skater als voetganger» op grond van het grote snelheidsverschil tussen beide groepen weggebruikers niet strookt met de principes van het concept Duurzaam Veilig, uitgangspunt van het Nederlandse beleid inzake verkeersveiligheid.

#### Optie 2: de skater als fietser.

Deze optie houdt in dat de skaters volledig worden gelijkgesteld met de fietsers en derhalve ook dezelfde rechten en plichten krijgen als de fietsers. Dit zou kunnen door in de definiërende bepalingen van de wegcode (art. 2, KB 1 december 1975) een ruime definitie van de «fietser» in te schrijven, waar ook de skaters onder vallen. Een andere mogelijkheid is dat bestuurlijke of rechterlijke instanties hun zienswijze op de skater als voetganger wijzigen en de skater voortaan beschouwen als fietser.

De gelijkschakeling van fietsers en skaters zou in de eerste plaats betekenen dat skaters boven de 9 jaar niet meer thuishoren op het voetpad, maar verplicht zijn het fietspad te gebruiken of, bij het ontbreken van een fietspad, de rijbaan (art. 9.1, KB 1 december 1975). Ook de specifieke gedragsregels voor de fietsers, vastgelegd in art. 43 van de wegcode, zouden van toepassing zijn op de skaters. Het gaat dan o.a. over de mogelijkheid om naast elkaar te fietsen (i.c. skaten) en over het verplicht gebruik van de oversteekplaatsen voor fietsers.

Voor de skaters zou deze optie de bewegingsvrijheid en het verplaatsingscomfort aanzienlijk doen toenemen. Fietspaden en rijbanen zijn in principe obstakelvrij en hebben doorgaans een betere ondergrond dan voetpaden. De snelheid van de fietsers sluit bovendien beter aan bij deze van de skaters.

<sup>8</sup> DE VAAL, W., id.  
Zie ook: DE VAAL, W., en SPAPE, I., «Voetgangers op wielen», in: Verkeerskunde, november 1999, p. 14-18.

Nous nous basons, à cet effet, sur une étude du *Provinciaal Orgaan voor Verkeersveiligheid Brabant*<sup>8</sup>. Pour des raisons d'ordre culturel, le nombre de *skaters* est beaucoup plus élevé aux Pays-Bas qu'en Belgique. Aux Pays-Bas, le *Reglement Verkeersregels en Verkeertekens* (RVV) assimile également les *skaters* aux piétons et il est en principe interdit d'utiliser les *skates* sur la voie publique et sur les pistes cyclables. Ces éléments ont incité le POV Brabant à réaliser une étude sur le futur statut juridique des *skaters*.

#### Option n° 1 : le skater considéré comme un piéton

Les inconvénients que présente cette option pour les *skaters* et les piétons ont déjà été décrits par ailleurs. Le POV Brabant souligne à cet égard qu'en raison de la grande différence de vitesse de déplacement qui sépare ces deux types d'usagers, l'assimilation du *skater* au piéton ne correspond pas aux principes sur lesquels repose la notion de *Duurzaam Veilig* (sécurité durable), qui est à la base de la politique néerlandaise en matière de sécurité routière.

#### Option n° 2 : le skater considéré comme un cycliste

Cette option implique que les *skaters* sont entièrement assimilés aux cyclistes et ont dès lors les mêmes droits et obligations que ceux-ci. Cela pourrait se faire en inscrivant dans les définitions du Code de la route (art. 2 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975), une définition de la notion de «cycliste» au sens large, qui engloberait également les *skaters*. Une autre possibilité serait que les instances administratives et judiciaires cessent de considérer le *skater* comme un piéton et le considèrent dorénavant comme un cycliste.

L'assimilation des *skaters* aux cyclistes aurait pour première conséquence » que les *skaters* âgés de plus de 9 ans ne pourraient plus emprunter les trottoirs, mais seraient tenus de circuler sur la piste cyclable ou, à défaut de piste cyclable, la chaussée (art. 9.1 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975). Les règles de circulation spécifiques aux cyclistes, prévues à l'article 43 du Code de la route, seraient applicables aux *skaters*. Il s'agit, entre autres, de la possibilité de rouler (en l'occurrence, de patiner) à deux de front et de l'obligation d'emprunter les passages pour cyclistes.

Cette option augmenterait considérablement la liberté de mouvement et le confort des *skaters*. Les pistes cyclables et les chaussées sont en principe libres d'obstacle et ont généralement une meilleure assise que les trottoirs. La vitesse des cyclistes est en outre mieux adaptée à celle des *skaters*.

<sup>8</sup> DE WAAL, W., *ibid.*  
Voir également DE WAAL, W., et SPAPE, I. *Voetgangers op wielen*, dans *Verkeerskunde*, novembre 1999, pp. 14-18.0

Toch lijkt een dergelijke regeling niet aangewezen. Juridisch doet de volledige gelijkstelling van skaters met fietsers immers een aantal problemen rijzen. Zo bepaalt artikel 43.1 van de wegcode dat het de fietsers verboden is te rijden zonder het stuur vast te houden of zonder de voeten op de pedalen of de voetsteunen te hebben. Daarnaast zou de mogelijkheid ontbreken om, in het belang van de skaters, bindende bepalingen vast te stellen over de uitrusting, de verlichting, de beschermende kledij, e.d., zoals dit voor de fietsen momenteel geregeld wordt in artikel 81 van de wegcode.

### Optie 3: de skater als skater

Deze optie houdt in dat de skater een eigen juridisch statuut krijgt, een eigen plaats in de Wegcode.

Dit eigen juridisch statuut brengt een aantal voordelen met zich mee. Zo kan de wetgever aan de skaters een aantal specifieke gedragsregels opleggen die de positie van de skaters in het verkeer bepalen. Daarnaast kan hij een aantal regels vaststellen met betrekking tot de verplichte uitrusting van de skaters (beschermende kledij, reflectoren, ..). De Vaal suggereert eveneens de mogelijkheid om gedeelten van de openbare weg specifiek voor te behouden voor de skaters<sup>9</sup>; in de Belgische context lijkt ons dit echter voorlopig te verregaand.

Blijft dan de vraag hoe we de positie van de skaters in het verkeer definiëren en welke voor- en nadelen aan een bepaalde keuze verbonden zijn.

In de studie van De Vaal wordt ervoor gekozen om de skater aan dezelfde gedragsregels te onderwerpen als de fietser. Ten opzichte van optie 2 heeft dit als voordeel dat de wetgever een aantal bepalingen m.b.t. beschermende kledij, reflectoren, technische kwaliteit van de skates, e.d. kan toevoegen aan de wegcode.

In Oostenrijk pleit het Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) op basis van een eigen onderzoek naar de rij- en gedragskenmerken van de skaters voor een eigen statuut waarbij de skaters de vrijheid zouden krijgen om zich door het verkeer te bewegen als fietser of als voetganger, mits ze zich ook als dusdanig gedragen<sup>10</sup>. Skaters die gebruik maken van het voetpad zouden zo hun gedrag moeten aanpassen op maat van de voetgangers; skaters die gebruik maken van het fietspad, moeten daar de regels in acht nemen die ook voor de fietsers gelden.

<sup>9</sup> DE VAAL, id., p. 66

<sup>10</sup> «Oostenrijk op acht wieltes», in: Via Secura, oktober 1997, p. 5

«Geef skaters fiets-status», in: Verkeerskunde, januari 1998, p. 11

Une telle réglementation n'est toutefois pas souhaitable. Sur le plan juridique, l'assimilation intégrale des *skaters* aux cyclistes pose en effet un certain nombre de problèmes. C'est ainsi que l'article 43.1 du Code de la route dispose qu'il est interdit aux cyclistes de rouler sans tenir le guidon ou sans avoir les pieds sur les pédales ou sur les repose-pieds. Il serait en outre impossible d'arrêter, dans l'intérêt des *skaters*, des dispositions impératives concernant l'équipement, l'éclairage, les vêtements de protection, etc., telles que celles qui figurent actuellement à l'article 81 du Code de la route.

### Option n° 3 : le skater considéré comme skater

Cette option implique que le *skater* soit doté d'un statut juridique propre et ait sa place dans le Code de la route.

Ce statut juridique propre présente un certain nombre d'avantages. Le législateur peut ainsi imposer au *skater* un certain nombre de règles de conduite spécifiques qui définissent sa position dans la circulation. Il peut en outre définir un certain nombre de règles concernant l'équipement obligatoire des *skaters* (vêtements de protection, catadioptrés, ...). De Vaal suggère par ailleurs de réserver certaines parties de la voie publique aux *skaters*<sup>9</sup>; dans le contexte belge, cela nous paraît cependant exagéré.

Reste dès lors à savoir comment définir la position des *skaters* dans la circulation et quels sont les avantages et les inconvénients découlant d'une option déterminée.

Dans son étude, De Vaal choisit de soumettre le *skater* aux mêmes règles de conduite que le cycliste. Par rapport à l'option n° 2, ce choix offre l'avantage de permettre au législateur de compléter le Code de la route par un certain nombre de dispositions relatives aux vêtements de protection, aux catadioptrés, à la qualité technique des *skates*, etc.

En Autriche, le Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), se basant sur une étude réalisée par ses services sur le mode de circulation et de comportement des *skaters*, plaide en faveur d'un statut propre permettant aux *skaters* de se déplacer en tant que cycliste ou piéton pourvu qu'ils se comportent également comme tels<sup>10</sup>. Les *skaters* circulant sur le trottoir doivent donc adapter leur comportement en fonction des piétons, alors que les *skaters* qui empruntent les pistes cyclables doivent y respecter les règles applicables aux cyclistes.

<sup>9</sup> DE VAAL, id., p. 66.

<sup>10</sup> « L'Autriche comme sur des roulettes », in : Via Secura, octobre 1997, p. 5.

« Geef skaters fiets-status », in : Verkeerskunde, janvier 1998, p. 11.

Ook in het onderzoek van De Vaal komt deze optie als de meest wenselijke naar voor. Toch wijst de projectgroep die het onderzoek begeleidde de optie af als basis voor een pilootproject. De skater de keuze laten zich als voetganger of fietser te gedragen zou immers voortdurend tot onduidelijkheid leiden over de positie en het gedrag van de skaters<sup>11</sup>. De dubbele status zou ook de handhaving en de rechtspleging rond skaters sterk bemoeilijken.

De projectgroep geeft daarom de voorkeur aan de optie «de skater als fietser», samen met het uitwerken van een aantal specifieke regels die vooral betrekking hebben op de verplichte uitrusting van de skaters.

#### Toelichting bij het wetsvoorstel

Dit wetsvoorstel geeft de skater een eigen plaats in de wegcode. Het definieert de skate als een van wien voorzien schoeisel waarop de skater zich voortbeweegt. Aan de hand van deze definitie krijgen zowel skaters, skeelers als «klassieke» rolschaatsers een stel eigen gedragsregels toegeschreven.

Wat de plaats en het gedrag op de openbare weg betreft, komt het statuut van de skater grotendeels overeen met dat van de fietser. Wanneer de openbare weg een fietspad omvat, is de skater verplicht dit te volgen wanneer het in zijn rijrichting ligt. Omvat de openbare weg geen fietspad, dan moet de skater gebruik maken van de rijbaan, onder de voorwaarden zoals vastgelegd voor de fietsers en bestuurders van snorfietsen. Skaters jonger dan 12 jaar mogen in alle gevallen van het voetpad gebruik maken (bij de fietsers ligt deze leeftijdsgrens op 9 jaar).

Met name de verplichting om als skater de rijbaan te gebruiken wanneer de openbare weg geen fietspad omvat, is voorafgegaan door een ernstige afweging tussen de vraag van de skaters naar meer bewegingsruimte en flexibiliteit en de zorg voor de verkeersveiligheid van de skaters en van de andere weggebruikers. Skaters verplichten om de rijbaan te gebruiken wanneer er geen fietspad is, is evident in rustige woonstraten, zeker wanneer deze ingericht zijn als zone 30 of woonerf. Op drukke invalswegen en in stadscentra is dit echter minder voor de hand liggend. Een aantal objectieve elementen (langere remafstand, grotere kwetsbaarheid, grotere rijbreedte) maken dat de skater niet zonder meer op één lijn kan worden geplaatst met de fietsers en snorfietsers.

<sup>11</sup> DE VAAL, id., p. 70-72.

L'étude de De Vaal présente également cette option comme la plus souhaitable. Le groupe d'experts qui a supervisé l'étude a néanmoins rejeté l'idée de retenir cette option comme base d'un projet pilote. Permettre au *skater* de se comporter comme piéton ou comme cycliste créerait en effet une insécurité permanente quant à la position et au comportement des *skaters*<sup>11</sup>. Le double statut compliquerait également l'application des règles et de la procédure relatives aux *skaters*.

Le groupe d'experts s'est dès lors prononcé pour que le *skater* soit assimilé au cycliste et que soient définies un certain nombre de règles spécifiques portant essentiellement sur l'équipement obligatoire des *skaters*.

#### Précisions quant à la portée de la proposition de loi

La présente proposition de loi réserve une place spécifique aux *skaters* dans le Code de la route. Elle définit le *skate* comme étant une chaussure munie de roulettes sur laquelle le *skater* se déplace. Les *skaters*, les *skeelers* et les patineurs à roulettes « classiques » se voient imposer, sur la base de cette définition, une série de règles de comportement spécifiques.

En ce qui concerne la place et le comportement sur la voie publique, le statut du *skater* correspond en grande partie à celui du cycliste. Lorsque la voie publique comporte une piste cyclable, le *skater* est tenu de l'emprunter si elle se trouve dans le sens de sa marche. Lorsque la voie publique ne comporte pas de piste cyclable, le *skater* doit emprunter la chaussée de la même manière que les cyclistes ou les conducteurs de cyclomoteurs. Les *skaters* âgés de moins de 12 ans peuvent dans tous les cas emprunter les trottoirs (pour les cyclistes, cette limite d'âge est fixée à 9 ans).

L'obligation imposée au *skater* d'emprunter la chaussée lorsque la voie publique ne comporte pas de piste cyclable, a été précédée d'une évaluation sérieuse des intérêts en présence, à savoir, la demande des *skaters* de bénéficier d'une plus grande liberté de mouvement et de davantage de flexibilité et le souci de la sécurité routière des *skaters* et des autres usagers de la route. Obliger les *skaters* à emprunter la chaussée lorsqu'il n'existe pas de piste cyclable ne pose aucun problème dans des rues calmes, surtout lorsqu'elles sont aménagées en zone 30 ou zone résidentielle. Il n'en va pas de même en ce qui concerne les voies de pénétration très fréquentées et les centres-ville. Un certain nombre d'éléments objectifs (distance de freinage plus longue, plus grande vulnérabilité, bande de circulation plus large) font que le *skater* ne peut pas être assimilé purement et simplement aux cyclistes et aux cyclomoteurs.

<sup>11</sup> DE VAAL, id., p. 70-72.



Toch plaatst dit wetsvoorstel ook in dit laatste geval de skater op gelijke voet met de fietsers.

Ten eerste zou de keuze om de skaters toegang te verlenen tot het fietspad, maar hen voor de rest als voetgangers te behandelen o.i. tot teveel verwarring leiden. Een skater op een fietspad heeft bijvoorbeeld voorrang t.o.v. het verkeer dat rechts afslaat; een skater op een voetpad moet in dezelfde situatie voorrang geven wanneer hij de straat wil oversteken. Het valt te verwachten dat veel weggebruikers dit verschil niet kunnen maken, laat staan dat ze in alle situaties in staat zijn om binnen een fractie van een seconde te bepalen of een skater zich als fietser, dan wel als voetganger voortbeweegt in het verkeer.

Ten tweede menen we dat een aantal flankerende maatregelen de veiligheid van de skaters op de rijbaan moeten kunnen garanderen. Vooreerst leggen we met dit wetsvoorstel een aantal specifieke regels op m.b.t. de zichtbaarheid en de beschermende uitrusting van de skaters. Daarnaast zijn de skaters als «bestuurders» gebonden aan artikel 10 van de wegcode. Dit artikel bepaalt o.a. dat de bestuurders voldoende afstand moeten houden, in alle omstandigheden moeten kunnen stoppen voor voorzienbare hindernissen en niet abnormaal traag of onvoorspelbaar mogen rijden. Dit laatste sluit duidelijk uit dat skaters «spelen» op de rijbaan en verplicht hen zich als volwaardige en verantwoordelijke bestuurders te gedragen.

## COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

### Art. 2

In artikel 2.15 van de wegcode wordt de definitie van de «skate» toegevoegd. We maken daarvoor gebruik van de definitie van De Vaal<sup>12</sup>, die geen onderscheid maakt tussen het aantal wielen en de positie van de wielen. Op die manier vallen zowel de inline skate (vier wielen op één rij), de speed skate (vijf wielen op één rij) als de klassieke rolschaats (twee maal twee wielen) onder de definitie. De rolplank (skateboard) is geen schoeisel en valt dus niet onder deze begripsbepaling. Voor de skateboarders blijft volgens dit voorstel de bestaande wettelijke regeling dan ook van kracht.

<sup>12</sup> DE VAAL, id., p. 70.

La présente proposition assimile toutefois, dans ce dernier cas également, le *skater* au cycliste.

Premièrement, nous estimons que l'option qui consiste à permettre aux *skaters* d'emprunter la piste cyclable, mais à les traiter pour le reste comme des piétons, générerait trop de confusion. Un *skater* sur la piste cyclable a, par exemple, la priorité sur les usagers qui tournent vers la droite. Dans la même situation, un *skater* circulant sur un trottoir devrait céder la priorité lorsqu'il veut traverser la rue. On peut s'attendre à ce que de nombreux usagers ne puissent pas faire cette distinction, ni *a fortiori* qu'ils soient capables, dans toutes les situations, de décider en une fraction de seconde si un *skater* circule en tant que cycliste ou piéton.

Deuxièmement, nous estimons qu'un certain nombre de mesures d'accompagnement peuvent garantir la sécurité des *skaters* sur la chaussée. La présente proposition de loi commence par énoncer un certain nombre de règles spécifiques relatives à la visibilité et à l'équipement de protection des *skaters*. Elle précise ensuite qu'en tant que «conducteurs», les *skaters* sont tenus de se conformer aux dispositions de l'article 10 du Code de la route. Cet article dispose, entre autres, que les conducteurs doivent maintenir une distance de sécurité suffisante entre leur véhicule et celui qui le précède, qu'ils doivent, en toute circonstance, pouvoir s'arrêter devant un obstacle prévisible et qu'ils ne peuvent pas circuler à une vitesse anormalement réduite ou de manière imprévisible. Cette dernière disposition interdit dès lors de manière explicite aux *skaters* de «jouer» sur la chaussée et les oblige à se comporter en conducteurs accomplis et responsables.

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### Art. 2

La définition du *skate* est insérée à l'article 2.15 du Code de la route. Cette définition est basée sur celle de De Vaal<sup>12</sup>, qui ne fait pas de distinction en fonction du nombre et de la position des roulettes. Cette définition recouvre donc à la fois les *skates in line* (quatre roulettes alignées), les *speed skates* (cinq roulettes alignées) et les patins à roulettes classiques (deux fois deux roulettes). La planche à roulettes (*skateboard*) n'est pas une chaussure et n'est donc pas visée par cette définition. Les utilisateurs de *skateboards* restent donc soumis à la réglementation légale en vigueur.

<sup>12</sup> DE VAAL, id., p. 70.

Door de drager van de skates «bestuurder» te noemen, krijgt de skate het statuut van een voertuig en is de skater gebonden aan de algemene gedragsregels die de wegcode oplegt aan de bestuurders.

### Art. 3

Dit artikel geeft de skaters dezelfde plaats op de openbare weg als de fietsers.

Wanneer de openbare weg een fietspad omvat dat aangeduid is door wegmarkeringen, zijn de skaters verplicht om dit te volgen wanneer het rechts in hun rijrichting ligt. Zij mogen een dergelijk fietspad niet volgen wanneer het links in hun rijrichting ligt.

Wanneer de openbare weg een fietspad omvat dat aangeduid is door een verkeersbord D7 of D9 moeten de skaters dit fietspad volgen wanneer het in hun rijrichting ligt. Wanneer dergelijk fietspad links in hun rijrichting ligt, moeten zij het niet volgen wanneer bijzondere omstandigheden dit rechtvaardigen (b.v. wanneer hun bestemming rechts van hun rijrichting ligt, op korte afstand van het begin van het fietspad).

Net als de fietsers en de bromfietsers klasse A krijgen de skaters ook de toestemming om het fietspad te verlaten wanneer ze van richting willen veranderen, willen inhalen of wanneer ze moeten uitwijken voor een hindernis.

Wanneer er geen fietspad is, mogen de skaters de gelijkgrondse bermen en parkeerzones gebruiken. Buiten de bebouwde kom mogen de skaters ook de voetpaden en de verhoogde bermen volgen.

Tenslotte wordt het skaters jonger dan 12 jaar toegestaan om in alle omstandigheden - dus ook binnen de bebouwde kom - gebruik te maken van het voetpad of de verhoogde berm. Tegenover de bestaande, vergelijkbare regeling voor de fietsers (art. 9.1.2.5°, KB 1 december 1975) ligt de leeftijdsgrens op 12 jaar i.p.v. 9 jaar. De meer kwetsbare positie van de skaters verantwoordt o.i. deze verhoging.

### Art. 4

Deze wijziging vloeit voort uit artikel 20.

En qualifiant l'usager de skates de « conducteur », on confère au skate le statut de véhicule, le skater étant tenu aux règles de conduite générales que le Code de la route impose aux conducteurs.

### Art. 3

Conformément à cet article, les skaters occupent la même place que les cyclistes sur la voie publique.

Lorsque la voie publique comporte une piste cyclable indiquée par des marques routières, les skaters sont tenus de la suivre lorsqu'elle se trouve à droite par rapport au sens de leur marche. Ils ne peuvent pas suivre une telle piste cyclable lorsqu'elle se trouve à gauche par rapport au sens de leur marche.

Lorsque la voie publique comporte une piste cyclable indiquée par le signal D7 ou D9, les skaters sont tenus de la suivre lorsqu'elle se trouve à droite par rapport au sens de leur marche. Lorsqu'une telle piste cyclable se trouve à gauche par rapport au sens de leur marche, ils ne sont pas tenus de la suivre si des circonstances particulières le justifient (par exemple, lorsque leur destination est située à droite par rapport au sens de leur marche, sur une courte distance au début ou à la fin de la piste cyclable).

À l'instar des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A, les skaters peuvent quitter la piste cyclable pour changer de direction, pour dépasser ou pour contourner un obstacle.

À défaut de piste cyclable, les skaters peuvent emprunter les accotements de plain-pied et les zones de stationnement. En dehors des agglomérations, les skaters peuvent également suivre les trottoirs et les accotements en saillie.

Enfin, les skaters âgés de moins de 12 ans peuvent en toutes circonstances - c'est-à-dire également en agglomération - emprunter le trottoir ou l'accotement en saillie. La limite d'âge est fixée à 12 ans, alors que, pour les cyclistes, la réglementation similaire (article 9.1.2.5° de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975) fixe cette limite à 9 ans. La position plus vulnérable des skaters nous paraît justifier le relèvement de cette limite.

### Art. 4

Cette modification découle de l'article 20.

## Art. 5

Het inhalen van een bestuurder die een skater inhaalt wordt verboden, behalve wanneer de rijbaan drie of meer rijstroken omvat in de gevolgde rijrichting. Ook dit is een uitbreiding van de bestaande regeling voor o.a. de fietsers tot de skaters. Daarnaast wordt het huidige inhaalverbod ten aanzien van voertuigen (fietsen, tweewielige bromfietsen en motorfietsen) vervangen voor een meer logisch inhaalverbod ten aanzien van andere bestuurders (fietsers, bestuurders van bromfietsen en motorfietsen, alsook van skaters).

Het tweede lid van artikel 5 vloeit voort uit artikel 20.

## Art. 6

Logischerwijs is de toegang tot de autosnelwegen verboden voor skaters.

## Art. 7

Deze wijzigingen vloeien voort uit artikel 20.

## Art. 8

Het parkeerverbod op plaatsen waar voetgangers, fietsers of bromfietsers op de rijbaan moeten komen om een hindernis te vermijden, wordt uitgebreid tot de skaters.

## Art. 9

Artikel 30 van de wegcode regelt het gebruik van de voertuigverlichting. Skaters hebben geen verlichting en zijn bijgevolg volledig afhankelijk van de openbare verlichting om gezien te worden. Dit artikel verplicht de skaters om 's nachts en bij slecht zicht voldoende zichtbaar te zijn. Dat kan door het dragen van reflecterende kledij, door LED-verlichting (light emitting diodes) of door een combinatie van beiden<sup>13</sup>. Het aanvaarden van LED-verlichting zou meteen een precedent zijn dat kan worden doorgetrokken naar de fietsers. In Nederland gedooft de politie nu reeds de LED-verlichting als alternatief voor de klassieke dynamo.

De precieze regels m.b.t. de zichtbaarheid van de skaters moeten in uitvoeringsbesluiten worden vastgesteld.

<sup>13</sup> DE VAAL, *ibid.*, p. 85

## Art. 5

Le dépassement d'un conducteur qui dépasse lui-même un skater est interdit, sauf lorsque la chaussée comporte trois bandes de circulation ou plus affectées à la circulation dans le sens suivi. Cette disposition étend également aux *skaters* la réglementation qui s'applique entre autres aux cyclistes. L'interdiction de dépassement actuelle qui s'applique aux véhicules (bicyclettes, cyclomoteurs à deux roues et motocyclettes à deux roues) est remplacée par une interdiction de dépassement plus logique qui s'applique aux autres conducteurs (cyclistes, conducteurs de cyclomoteurs et de motocyclettes et également aux *skaters*).

L'alinéa 2 de l'article 5 est le corollaire de l'article 20.

## Art. 6

Il est logique que l'accès aux autoroutes soit interdit aux *skaters*.

## Art. 7

Ces modifications découlent de l'article 20.

## Art. 8

L'interdiction de stationner aux endroits où les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent emprunter la chaussée pour contourner un obstacle est étendue pour protéger également les *skaters*.

## Art. 9

L'article 30 du Code de la route règle l'emploi des feux des véhicules et des usagers circulant sur la voie publique. Les *skaters* ne possèdent pas de feux et sont dès lors entièrement tributaires de l'éclairage public pour être vus. Cet article oblige les *skaters* à être suffisamment visibles la nuit et en cas de visibilité réduite. Cette obligation pourrait être satisfaite grâce au port de vêtements réfléchissants, au moyen de l'utilisation d'un éclairage LED (*light emitting diodes*) ou en combinant les deux<sup>13</sup>. L'acceptation de l'éclairage LED constituerait un précédent qui pourrait être étendu aux cyclistes. Aux Pays-Bas, la police tolère déjà l'éclairage LED comme alternative à la dynamo classique.

Les règles précises relatives à la visibilité des *skaters* doivent être fixées dans des arrêtés d'exécution.

<sup>13</sup> DE VAAL, *ibid.*, p. 85

## Art. 10

Vermits de skaters niet uitgerust zijn met verlichting, is het logisch dat zij uitgesloten worden van de verplichting om in bepaalde omstandigheden deze verlichting te gebruiken.

## Art. 11

In zijn studie verzamelt de Vaal volgende gegevens uit een Duitse en een Belgische studie over de letsel-ernst bij ongevallen met skaters<sup>14</sup>:

| Lichaamsdeel            | Onderzoek België | Onderzoek in Duitsland (Hamburg) |
|-------------------------|------------------|----------------------------------|
| Polsfractuur            | 31 %             | 29 %                             |
| Elleboogfractuur        | 11 %             | 5 %                              |
| Onderarmfractuur        | 10 %             | 7 %                              |
| Fractuur schouder/hoofd | 4 %              | 4 %                              |
| Kniefractuur            | 0 %              | 0 %                              |
| Overig                  | 5 %              | 6 %                              |
| Hoofdletsel             | 7 %              | 8 %                              |
| Verwiking               | 8 %              |                                  |
| Kneuzing                | 18 %             | 16 %                             |
| Huidletsel              | 7 %              | 27 %                             |

Uit deze resultaten blijkt dat in 12% van de ongevallen sprake is van een hoofdletsel. Op de ernst van deze letsels gaan deze onderzoeken niet verder in. De Vaal citeert echter andere bronnen waaruit blijkt dat skate-ongevallen met dodelijke ongevallen allen het gevolg waren van hoofdletsels<sup>15</sup>.

Duits onderzoek leert dat 21% van de skaters zonder enige bescherming de weg opgaat. Heel wat skaters beschermen zich echter zonder verplichting aan de polsen (73%), aan de knieën (66%) en aan de ellebogen (40%). Eén op vijf skaters beschermt zich daarnaast ook aan het hoofd door een helm te dragen.

Deze cijfers steken schril af tegen het Belgisch onderzoek, dat zich beperkte tot de skaters die met letsels opgenomen werden in het ziekenhuis. Bij deze groep droeg 69% geen enkele bescherming. Slechts een beperkt aantal skaters droeg polsbescherming (17%) of ellebogenbescherming (12%). Geen enkele van de opgenomen skaters vond het nodig om een helm te dragen!

<sup>14</sup> DE VAAL, id., p. 53-54

<sup>15</sup> DE VAAL, id., p. 36

## Art. 10

Étant donné que les *skaters* ne possèdent pas d'éclairage, il est logique qu'ils ne soient pas tenus de l'utiliser dans certaines circonstances.

## Art. 11

Dans son étude, de Vaal cite des données d'une étude belge et d'une étude allemande consacrées à la gravité des lésions subies par des *skaters* en cas d'accident<sup>14</sup>.

| Partie du corps               | Etude en Belgique | Etude en Allemagne (Hambourg) |
|-------------------------------|-------------------|-------------------------------|
| Fracture du poignet           | 31 %              | 29 %                          |
| Fracture du coude             | 11 %              | 5 %                           |
| Fracture de l'avant-bras      | 10 %              | 7 %                           |
| Fracture de l'épaule/du crâne | 4 %               | 4 %                           |
| Fracture du genou             | 0 %               | 0 %                           |
| Autres                        | 5 %               | 6 %                           |
| Lésions crâniennes            | 7 %               | 8 %                           |
| Foulures                      | 8 %               |                               |
| Contusions                    | 18 %              | 16 %                          |
| Lésions cutanées              | 7 %               | 27 %                          |

Il ressort de ces résultats que, dans 12 % des cas, les *skaters* sont victimes de lésions à la tête. Les études n'en précisent pas la gravité. De Vaal cite toutefois d'autres sources selon lesquelles les seuls décès dus à des accidents de *skate* étaient la conséquence de lésions à la tête<sup>15</sup>.

L'étude allemande nous apprend que 21 % des *skaters* circulent sans protection. De nombreux *skaters* utilisent toutefois, sans y être obligés, des protections pour les poignets (73 %), les genoux (66 %) et les coudes (40 %). Un *skater* sur cinq se protège en outre également la tête en portant un casque.

Ces chiffres sont diamétralement opposés à ceux cités dans l'étude réalisée en Belgique, qui s'est limitée aux *skaters* hospitalisés après avoir été blessés. 69 % de ceux-ci ne portaient aucune protection. Seul un nombre limité de *skaters* portait une protection pour les poignets (17 %) ou les coudes (12 %). Aucun des *skaters* hospitalisés n'avait jugé nécessaire de porter un casque !

<sup>14</sup> DE VAAL, id., p. 53-54

<sup>15</sup> DE VAAL, id., p. 36

Deze cijfers bevestigen de efficiëntie en het belang van beschermende kledij. Veilig Verkeer Nederland adviseert daarom tijdens het skaten altijd een helm te dragen. Tijdens skeelerwedstrijden en -tochten in Nederland is het dragen van een helm eveneens verplicht.

Vanuit deze achtergrond verplicht artikel 11 de skaters tot het dragen van een helm. Dit is de noodzakelijke pendant van de grotere bewegingsvrijheid die de skater krijgt doordat hij zich door het verkeer kan voortbewegen als fietser.

#### Art. 12

De verplichting van de voetgangers die het fietspad volgen om voorrang te verlenen aan de fietsers en bromfietzers, wordt uitgebreid tot de skaters.

#### Art. 13

Deze wijzigingen vloeien voort uit artikel 20.

#### Art. 14

Dit artikel voert een aantal specifieke gedragsregels in voor de skaters.

Ten eerste worden de skaters verplicht om, naast de valhelm (cfr. art. 11), ook beschermende kledij aan te trekken wanneer ze zich op de openbare weg begeven. Concreet gaat het om de bescherming van polsen, knieën en ellebogen. De toelichting bij artikel 11 leert dat pols- en elleboogfracturen de meest voorkomende letsels zijn bij skaters. Knieletsels komen relatief weinig voor. De Vaal schrijft dit toe aan het feit dat de knieën zich dicht bij de grond bevinden dan de armen en dat de knieën sterker zijn dan de armen. Daarenboven blijkt uit het geciteerde Duits onderzoek dat de meeste skaters zich ook zonder verplichting beschermen aan de knieën.

Ten tweede worden de skaters verplicht om gebruik te maken van een vingerbel, zodat ze kunnen voldoen aan de verplichting om middels geluidssignalen de aandacht van de overige weggebruikers te trekken.

Tenslotte bepaalt dit artikel ook drie uitzonderingen op de nieuwe regel dat skaters in principe op dezelfde wijze door het verkeer gaan als fietsers.

Dit is het geval wanneer ze klaarblijkelijk te weinig ervaren zijn om op een - voor hen en voor de andere bestuurders - veilige wijze het fietspad of de rijbaan te volgen. Een Belgisch onderzoek leert dat 46% van de

Ces chiffres confirment l'efficacité et l'importance de porter des vêtements de protection. L'association *Veilig Verkeer Nederland* conseille dès lors de toujours porter un casque lorsque l'on pratique le *skate*. Aux Pays-Bas, le port du casque est également obligatoire lors des compétitions ou des randonnées de *skeelers*.

C'est pour ces raisons que l'article 11 impose le port du casque aux *skaters*. Cette obligation est le prix à payer par le skater pour la liberté de mouvement accrue qui lui est accordée en lui permettant de se déplacer dans la circulation comme un cycliste.

#### Art. 12

les piétons qui empruntent la piste cyclable sont désormais tenus de céder la priorité aux *skaters* comme aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

#### Art. 13

Ces modifications découlent de l'article 20.

#### Art. 14

Cet article établit un certain nombre de règles de conduite spécifiques pour les *skaters*.

En plus d'un casque de protection (voir article 11), les *skaters* sont tenus de porter des vêtements de protection lorsqu'ils circulent sur la voie publique. Concrètement, ils doivent s'équiper de protections aux poignets, aux genoux et aux coudes. Ainsi qu'il est précisé dans le commentaire de l'article 11, les fractures du poignet et du coude sont les lésions encourues le plus fréquemment par les *skaters*. Les lésions du genou sont relativement rares. De Vaal attribue cette différence au fait que les genoux sont plus près du sol que les bras et plus solides que ceux-ci. Il ressort par ailleurs de l'étude allemande précitée que même en l'absence de toute obligation, la plupart des *skaters* se protègent les genoux.

Les *skaters* sont également tenus de se munir d'une sonnette afin de satisfaire à l'obligation de pouvoir attirer l'attention des autres usagers de la route à l'aide de signaux sonores.

Cet article prévoit enfin trois exceptions à la nouvelle règle qui assimile en principe les *skaters* aux cyclistes dans la circulation.

Il en est ainsi lorsqu'ils manquent manifestement d'expérience pour emprunter sans danger – à la fois pour eux-mêmes et pour les autres conducteurs – la piste cyclable ou la chaussée. Il ressort d'une étude

ongevallen met skaters te wijten is aan hun onervarenheid en - daarmee samenhangend - een gebrek aan evenwicht<sup>16</sup>. Duits onderzoek leert dan weer dat slechts 59% van de skaters zegt «bij het remmen vrij snel stil te staan» of «weinig problemen te hebben bij het remmen». 12% heeft echter grote problemen bij het remmen en 3% kan zelfs niet remmen. Om de talrijke nieuwe skaters op een rustige en veilige manier ervaring te laten opdoen, is het aangewezen hen van het voetpad gebruik te laten maken, op voorwaarde dat ze de veiligheid van de voetgangers niet in het gedrang brengen.

Aan het begin en het einde van een rit is het vrijwel onvermijdelijk dat skaters over een korte afstand gebruik maken van het voetpad. Artikel 43ter staat dit toe, mits er geen misbruik van wordt gemaakt en het traject beperkt blijft.

Tenslotte voert artikel 19 een nieuw verkeersbord in dat het skaten uitdrukkelijk toestaat op sommige gedeelten van de openbare weg. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan sommige openbare pleinen of parken en aan sommige zee- of rivierdijken die voorbehouden zijn aan de voetgangers, maar die bijzonder aantrekkelijk zijn voor de skaters en waar het toelaten van de skaters hun eigen veiligheid en deze van de andere weggebruikers niet in het gedrang brengt. Dit laatste blijft inderdaad het belangrijkste criterium in de afweging of het nieuw verkeersbord F34c al dan niet moet worden opgesteld.

#### Art. 15

Vermits de plaats van de skaters op de weg geënt is op deze van de fietsers, is het logisch om de verkeerslichten die gelden voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen ook van toepassing te laten zijn op de skaters.

#### Art. 16

Artikel 65.2 van de wegcode geeft een aantal onderborden weer die kunnen worden toegevoegd om de betekenis van andere verkeersborden te specificeren voor de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen. Klassiek is het plaatsen van een onderbord waardoor het fietsen in tegengestelde richting toegestaan wordt in eenrichtingsstraten.

<sup>16</sup> DELDYCKE, J., DEVOS, B., e.a., «Skeelerongevallen aan de Belgische oostkust», in: Tijdschrift voor Geneeskunde, 54 (1999), p. 465-470

belge que 46% des accidents impliquant des *skaters* sont dus à leur manque d'expérience et au manque d'équilibre qui en découle<sup>16</sup>. Il ressort par ailleurs d'une étude allemande que 59% des *skaters* seulement déclarent « s'arrêter relativement vite en freinant » ou « ne guère avoir de difficultés pour freiner ». D'autre part, 12% éprouvent de gros problèmes au freinage et 3% ne sont même pas capables de freiner. Afin de permettre aux nombreux nouveaux *skaters* d'acquérir une certaine expérience dans le calme et en toute sécurité, il s'indique dès lors de les autoriser à emprunter les trottoirs, à condition qu'ils ne mettent pas en danger la sécurité des piétons.

Au début et à la fin d'un trajet, il est quasi inéluctable que les *skaters* empruntent le trottoir sur une courte distance. L'article 43ter le permet, pourvu qu'il n'y ait pas d'abus et que le trajet reste limité.

Enfin, l'article 19 établit un nouveau signal autorisant explicitement la pratique du *skate* sur certaines parties de la voie publique. Nous songeons, par exemple, à certaines places ou à certains parcs publics et à certaines digues de mer ou de rivière réservées aux piétons, mais particulièrement attrayantes pour les *skaters* et où les *skaters* ne mettent en danger ni leur sécurité ni celle des autres usagers. La sécurité constitue en effet le principal critère à prendre en considération pour déterminer s'il convient ou non de placer le nouveau signal F34c.

#### Art. 15

La situation des *skaters* sur la voie publique étant calquée sur celle des cyclistes, il est logique qu'ils soient tenus de respecter les feux de signalisation destinés aux cyclistes et aux conducteurs de cyclo-moteurs à deux roues.

#### Art. 16

L'article 65.2 du Code de la route définit un certain nombre de panneaux additionnels qui peuvent être utilisés pour préciser la signification d'autres signaux routiers destinés aux cyclistes et aux conducteurs de cyclo-moteurs à deux roues. L'exemple classique est celui de l'apposition d'un panneau additionnel autorisant l'utilisation de la bicyclette dans les deux sens dans les rues à sens unique.

<sup>16</sup> DELDYCKE, J., DEVOS, B., e.a., *Skeelerongevallen aan de Belgische oostkust*, in : Tijdschrift voor Geneeskunde, 54 (1999), p. 465-470.

Omdat de plaats van de skaters op de weg geënt is op deze van de fietsers, ligt het voor de hand dat ook voor de skater dergelijke onderborden van toepassing kunnen zijn. Eerder dan de bestaande onderborden aan te vullen met de afbeelding van een skate, verkiezen we echter om de bepalingen m.b.t. de fietsen automatisch van toepassing te maken op de skaters.

#### Art. 17

Deze wijziging vloeit voort uit artikel 20.

#### Art. 18

De gewijzigde artikelen regelen het gebruik van de onderborden voor de fietsers en voor de bestuurders van tweewielige bromfietsen. Vermits het toepassingsgebied van deze onderborden door artikel 16 wordt uitgebreid tot de skaters, is het logisch dat de skaters ook expliciet vermeld worden in deze bepalingen.

#### Art. 19

In de wegcode wordt een nieuw verkeersbord ingevoerd dat de skaters op een bepaald deel van de openbare weg uitdrukkelijk toelaat. Voor de toepassingsmogelijkheden van dit verkeersbord verwijzen we naar de toelichting bij artikel 14.

#### Art. 20

Vermits de plaats van de skaters op de openbare weg geënt is op deze van de fietsers, is het logisch dat de huidige bepalingen m.b.t. de oversteekplaatsen voor fietsers en bestuurders en tweewielige bromfietsen, de opstelvakken en de voorsorteringstroken (resp. art. 76.4, art. 77.6 en art. 77.7, KB 1 december 1975) worden aangepast zodat ook de skaters gebruik kunnen maken van deze infrastructuur.

Dalila DOUIFI (SP)  
Daan SCHALCK (SP)

Étant donné que la place des *skaters* sur la voie publique est calquée sur celle des cyclistes, il est logique que ces panneaux additionnels puissent également être d'application pour les *skaters*. Plutôt que de compléter les panneaux additionnels existants au moyen d'un dessin représentant un *skate*, nous préférons rendre automatiquement applicables aux *skaters* les dispositions relatives aux cyclistes.

#### Art. 17

Cette modification découle de l'article 20.

#### Art. 18

Les articles modifiés règlent l'emploi des panneaux additionnels pour les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues. Étant donné que l'article 16 étend aux *skaters* le champ d'application de ces panneaux additionnels, il est logique que les *skaters* soient également mentionnés expressément dans ces dispositions.

#### Art. 19

Il est inséré dans le Code de la route un nouveau signal qui autorise expressément les *skaters* à emprunter une certaine partie de la voie publique. En ce qui concerne les possibilités d'application de ce signal, on se reportera au commentaire de l'article 14.

#### Art. 20

Étant donné que la place des *skaters* sur la voie publique est calquée sur celle des cyclistes, il est logique que les dispositions existantes concernant les passages que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent utiliser pour traverser la chaussée, les zones d'arrêt et les bandes de sélection (respectivement articles 76.4, 77.6 et 77.7 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975) soient adaptées de manière à ce que les *skaters* puissent également utiliser cette infrastructure.

## WETSVOORSTEL

### Artikel 1

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

### Art. 2

Artikel 2. 15. van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement van de politie op het wegverkeer, vernummerd bij het koninklijk besluit van 16 juli 1997, wordt vervangen als volgt:

«2.15.1. «Rijwiel», een fiets, een driewieler, een vierwieler die door middel van pedalen door één of meer van zijn berijders wordt voortbewogen en niet met een motor is uitgerust.

De niet bereden fiets wordt niet als een voertuig beschouwd.

Bevestiging van een aanhangwagen aan een rijwiel brengt geen wijziging in de classificatie van dit voertuig.

2.15.2. «Skate», van wielen voorzien schoeisel waarop de bestuurder zich voortbeweegt.».

### Art. 3

In artikel 9 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 25 maart 1987 en 20 juli 1990, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) in punt 1.2.1° wordt het woord « , skaters » ingevoegd tussen de woorden « de fietsers » en de woorden « en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A »;

B) in punt 1.2.3° wordt het woord « , skaters » ingevoegd tussen de woorden « de fietsers » en de woorden « en bestuurders van tweewielige bromfietsen »;

C) punt 1.2.4° wordt vervangen als volgt:

«9.1.2.4° Zo er geen fietspad is, en op voorwaarde rechts in de rijrichting te rijden en voorrang te verlenen aan de weggebruikers die zich op deze delen van de openbare weg bevinden, mogen de fietsers, skaters en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A de gelijkgrondse berm en parkeerzones bedoeld in artikel 75.2 volgen en, buiten de bebouwde kommen, mo-

## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

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

### Art. 2

L'article 2.15 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, renuméroté par l'arrêté royal du 16 juillet 1997, est remplacé par les dispositions suivantes :

« 2.15.1. Le terme « cycle » désigne une bicyclette, un tricycle, un quadricycle, propulsés à l'aide de pédales par un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu d'un moteur.

La bicyclette non montée n'est pas considérée comme un véhicule.

L'adjonction d'une remorque à un cycle ne modifie pas la classification de cet engin.

2.15.2. Le terme « skate » désigne des chaussures munies de roulettes à l'aide desquelles l'utilisateur se déplace. ».

### Art. 3

À l'article 9 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux du 25 mars 1987 et du 20 juillet 1990, sont apportées les modifications suivantes :

A) au point 1.2.1°, les mots « , les skaters » sont insérés entre les mots « les cyclistes » et les mots « et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A » ;

B) au point 1.2.3°, les mots « , les skaters » sont insérés entre les mots « les cyclistes » et les mots « et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues » ;

C) le point 1.2.4° est remplacé par la disposition suivante :

« 9.1.2.4° À défaut de piste cyclable, et à condition de circuler à droite par rapport au sens de leur marche et de céder la priorité aux usagers qui suivent ces parties de la voie publique, les cyclistes, les skaters et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A peuvent emprunter les accotements de plain-pied et les zones de stationnement visées à l'article 75.2. et



gen de fietsers en skaters bovendien de trottoirs en verhoogde bermen volgen.» ;

D) punt 1.2.5° wordt aangevuld met het volgende lid:

«Skaters van minder dan 12 jaar mogen in alle omstandigheden de trottoirs en verhoogde bermen volgen.».

#### Art. 4

In artikel 16.8. van hetzelfde besluit, vervangen door het besluit van 20 juli 1990, wordt het woord « , skaters » ingevoegd tussen de woorden «oversteekplaats voor fietsers» en de woorden «en bestuurders van tweewielige bromfietsen».

#### Art. 5

In artikel 17 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van 20 juli 1990, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) punt 2.4° wordt vervangen als volgt:

«4° wanneer de in te halen bestuurder zelf een andere bestuurder dan een fietser, een skater, de bestuurder van een tweewielige bromfiets of een tweewielige motorfiets inhaalt, behalve wanneer de rijbaan drie of meer rijstroken heeft die bestemd zijn voor het verkeer in de gevolgde rijrichting.»;

B) in punt 2.5°. wordt het woord « , skaters » ingevoegd tussen de woorden «oversteekplaats voor fietsers» en de woorden «en bestuurders van tweewielige bromfietsen»;

#### Art. 6

In artikel 21.1. van hetzelfde besluit, in de eerste gedachtestreep, worden de woorden «aan de skaters, » ingevoegd tussen de woorden «- aan de voetgangers,» en de woorden «aan de bestuurders van rijwiel».

#### Art. 7

In artikel 24 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van 20 juli 1990, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) punt 2° wordt aangevuld met de woorden «en skaters»;

les cyclistes et les *skaters* peuvent en outre, en dehors des agglomérations, emprunter les trottoirs et les accotements en saillie. » ;

D) le point 1.2.5° est complété par la phrase suivante :

« Les *skaters* âgés de moins de 12 ans peuvent en toutes circonstances emprunter les trottoirs et les accotements en saillie. ».

#### Art. 4

À l'article 16.8. du même arrêté, remplacé par l'arrêté du 20 juillet 1990, le mot « , *skaters* » est inséré entre les mots « passage pour piéton » et les mots « et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues ».

#### Art. 5

À l'article 17 du même arrêté, modifié par l'arrêté du 20 juillet 1990, sont apportées les modifications suivantes :

A) le point 2.4° est remplacé par la disposition suivante :

« 4° lorsque le conducteur à dépasser dépasse lui-même un conducteur autre qu'un cycliste, un *skater*, le conducteur d'un cyclomoteur à deux roues ou d'une motocyclette à deux roues, sauf lorsque la chaussée comporte trois bandes de circulation ou plus affectées à la circulation dans le sens suivi. » ;

B) au point 2.5°, le mot « , *skaters* » est inséré entre les mots « passage pour cyclistes » et les mots « et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues » .

#### Art. 6

À l'article 21.1. du même arrêté, au premier tiret, les mots « aux *skaters*, » sont insérés entre les mots « - aux piétons, » et les mots « aux conducteurs de cycles ».

#### Art. 7

À l'article 24 du même arrêté, modifié par l'arrêté du 20 juillet 1990, sont apportées les modifications suivantes :

A) le 2° est complété par les mots « et *skaters* » ;

B) in punt 4° wordt het woord « , skaters» ingevoegd tussen de woorden «oversteekplaats voor fietsers» en de woorden «en bestuurders van tweewielige bromfietsen».

#### Art. 8

In artikel 25.4° van hetzelfde besluit worden de woorden « , de skaters» ingevoegd tussen het woord «voetgangers» en de woorden «en de fietsers».

#### Art. 9

Artikel 30.3 van hetzelfde besluit wordt aangevuld als volgt:

«6° skaters moeten bij dag indien het zicht ernstig belemmerd is, en bij nacht voor en achter reflectie of LED-verlichting dragen.

De minister van Verkeerswezen stelt de voorschriften inzake de zichtbaarheid van de skaters vast.»

#### Art. 10

In artikel 31.1.2. van hetzelfde besluit, vervangen bij het besluit van 11 mei 1982, worden de woorden «met uitzondering van de rijwielen» vervangen door de woorden «met uitzondering van de rijwielen en de skaters»

#### Art. 11

Artikel 36, eerste lid, van hetzelfde besluit, vervangen bij het besluit van 16 juli 1997, wordt vervangen als volgt:

«De skaters, de bestuurders en passagiers van drie- en vierwielers met motor en van bromfietsen klasse B, zonder carrosserie, alsook van motorfietsen, moeten een valhelm dragen.»

#### Art. 12

In artikel 42.2.2.1° van hetzelfde besluit wordt het woord « , skaters» ingevoegd tussen de woorden «de fietsers» en de woorden «en bromfietsers».

#### Art. 13

In artikel 43.3. van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van 20 juli 1990, wordt het woord « , skaters» ingevoegd tussen de woorden «oversteekplaats voor fietsers» en de woorden «en bestuurders van tweewielige bromfietsen».

B) au 4°, le mot « ,skaters » est inséré entre les mots « passages pour cyclistes » et les mots « et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues ».

#### Art. 8

À l'article 25.4° du même arrêté, les mots « , les skaters » sont insérés entre le mot « piétons » et les mots « et les cyclistes ».

#### Art. 9

L'article 30.3 du même arrêté est complété comme suit :

« 6° Les skaters doivent porter des catadioptrés ou un éclairage LED à l'avant et à l'arrière la journée, lorsque la visibilité est fortement réduite, et la nuit. Le ministre des Communications fixe les prescriptions relatives à la visibilité des skaters. ».

#### Art. 10

À l'article 31.1.2. du même arrêté, remplacé par l'arrêté du 11 mai 1982, les mots « à l'exception des cycles » sont remplacés par les mots « à l'exception des cycles et des skaters ».

#### Art. 11

L'article 36, alinéa 1<sup>er</sup>, du même arrêté, remplacé par l'arrêté du 16 juillet 1997, est remplacé par la disposition suivante :

« Les skaters, les conducteurs et les passagers de tricycles et de quadricycles à moteur et de cyclomoteurs classe B sans habitacle ainsi que de motocyclettes doivent porter un casque de protection. ».

#### Art. 12

Dans l'article 42.2.2.1°, du même arrêté, les mots « aux conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs » sont remplacés par les mots « , aux conducteurs de bicyclettes, aux skaters et aux conducteurs de cyclomoteurs ».

#### Art. 13

Dans l'article 43.3, du même arrêté, modifié par l'arrêté du 20 juillet 1990, le mot « , skaters » est inséré entre les mots « passage pour cyclistes » et les mots « et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues ».

## Art. 14

In hetzelfde besluit wordt een artikel 43<sup>ter</sup> ingevoegd, luidende:

«Art.43<sup>ter</sup> *Skaters* 1. De skaters zijn verplicht om de knieën, de polsen en de ellebogen derwijze te beschermen dat het risico op lichamelijke letsels tot een minimum beperkt blijft. De minister van Verkeerswezen bepaalt de voorschriften waaraan de beschermende kledij moet voldoen.

2. Om te voldoen aan de bepalingen van artikel 33 van dit besluit, dienen de skaters uitgerust te zijn met een vingerbel.

3. Op voorwaarde dat ze stapvoets rijden en de veiligheid van de voetgangers niet in het gedrang brengen, mogen de skaters in uitzonderlijke gevallen de trottoirs en de verhoogde bermen volgen:

– wanneer ze onvoldoende vaardig zijn om op een veilige wijze het fietspad of de rijbaan te volgen, zoals bepaald in artikel 9.1.2.1° en 9.1.2.3° van dit besluit;

– over een beperkte afstand aan het begin of het eind van hun traject;

– wanneer hen dit toegestaan wordt door het verkeersbord F34c.»

## Art. 15

In artikel 61.1.6° van hetzelfde besluit wordt het woord «, skaters» ingevoegd tussen het woord « fietsers» en de woorden «en bestuurders van tweewielige bromfietsen».

## Art. 16

Artikel 65.2 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van 20 juli 1990, wordt aangevuld met een derde lid, luidende:

«Het onderbord betreffende de fietsen is ook van toepassing op de skaters.»

## Art. 17

In artikel 66.4. van hetzelfde besluit wordt in de omschrijving van het verkeersbord A25 het woord «, skaters» ingevoegd tussen de woorden « Oversteekplaats voor fietsers» en de woorden «en bestuurders van tweewielige bromfietsen».

## Art. 14

Un article 43<sup>ter</sup>, libellé comme suit, est inséré dans le même arrêté royal :

« Art. 43<sup>ter</sup>. *Skaters*. 1. Les *skaters* sont tenus de porter des protections aux genoux, aux poignets et aux coudes afin de réduire au maximum le risque de lésions corporelles. Le ministre des Communications fixe les prescriptions auxquelles doivent répondre les vêtements de protection.

2. Pour satisfaire aux dispositions de l'article 33 du présent arrêté, les *skaters* doivent se munir d'une sonnette.

3. À condition de rouler au pas et de ne pas mettre en danger la sécurité des piétons, les *skaters* peuvent emprunter, dans des cas exceptionnels, les trottoirs et les accotements en saillie :

– lorsqu'ils ne sont pas suffisamment habiles pour emprunter sans danger la piste cyclable ou la chaussée, comme prévu à l'article 9.1.2.1° et 9.1.2.3° du présent arrêté ;

– sur une distance limitée en début ou en fin de trajet ;

– lorsqu'ils s'y sont autorisés par le signal F34c. ».

## Art. 15

À l'article 61.1.6° du même arrêté, les mots « les conducteurs des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues » sont remplacés par les mots « les conducteurs des bicyclettes, les *skaters* et les conducteurs des cyclomoteurs à deux roues. ».

## Art. 16

L'article 65.2 du même arrêté, modifié par l'arrêté du 20 juillet 1990, est complété par un alinéa 3, libellé comme suit :

« Le panneau additionnel concernant les bicyclettes s'applique également aux *skaters* ».

## Art. 17

À l'article 66.4. du même arrêté, dans la description du signal A25, les mots « conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues » sont remplacés par les mots « conducteurs de bicyclettes, *skaters* et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues ».

## Art. 18

§ 1. In artikel 67.4.1°, van hetzelfde besluit, worden de woorden «fietzers of fietzers en bestuurders» vervangen door de woorden «fietzers en skaters of fietzers, skaters en bestuurders».

§ 2. In artikel 67.4.2°, van hetzelfde besluit, worden de woorden «fietzers of op de fietzers en bestuurders» vervangen door de woorden «fietzers en skaters of op de fietzers, skaters en bestuurders».

§ 3. In artikel 68.4.1° en 68.4.2°, van hetzelfde besluit, wordt het woord «fietzers» telkens vervangen door de woorden «fietzers en skaters».

§ 4. In artikel 69.4.1°, van hetzelfde besluit, wordt het woord «fietzers» vervangen door de woorden «fietzers en skaters».

§ 5. In artikel 71.3, van hetzelfde besluit, wordt het woord «fietzers» vervangen door de woorden «fietzers en skaters».

## Art. 19

In artikel 71.2. van hetzelfde besluit wordt een verkeersbord F34c met de volgende omschrijving ingevoegd:

«



F34c Onverplicht skatepad. Dit verkeersbord staat de skaters toe om gebruik te maken van de trottoirs en de verhoogde bermen, onder de voorwaarden bepaald in artikel 43ter.3.».

## Art. 18

§ 1<sup>er</sup>. À l'article 67.4.1° du même arrêté, les mots « les cyclistes ou les cyclistes et les conducteurs » sont remplacés par les mots « les cyclistes et les *skaters* ou les cyclistes, les *skaters* et les conducteurs ».

§ 2. À l'article 67.4.2° du même arrêté, les mots « les cyclistes ou les cyclistes et les conducteurs » sont remplacés par les mots « les cyclistes et les *skaters* ou les cyclistes, les *skaters* et les conducteurs ».

§ 3. À l'article 68.4.1° et 68.4.2° du même arrêté, le mot « cyclistes » est remplacé chaque fois par les mots « cyclistes et aux *skaters* ».

§ 4. À l'article 69.4.1° du même arrêté, le mot « cyclistes » est remplacé par les mots « cyclistes et aux *skaters* ».

§ 5. À l'article 71.3 du même arrêté », les mots les cyclistes sont remplacés par les mots « les cyclistes et les *skaters* ».

## Art. 19

À l'article 71.2 du même arrêté, il est inséré un signal F34c, libellé comme suit :

«



F34c Piste de *skate* facultative. Ce signal autorise les *skaters* à emprunter les trottoirs et les accotements en saillie aux conditions prévues à l'article 43ter.3. »

## Art. 20

In de artikelen 76.4., 77.6., en 77.7., van hetzelfde besluit wordt telkens het woord « , skaters» ingevoegd tussen het woord « fietsers» en de woorden «en bestuurders van tweewielige bromfietsen».

8 juni 2000

Dalila DOUIFI (SP)  
Daan SCHALCK (SP)

## Art. 20

À l'article 76.4. du même arrêté, les mots « les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs » sont remplacés par les mots « les conducteurs de bicyclettes, les *skaters* et les conducteurs de cyclomoteurs » et aux articles 77.6. et 77.7. du même arrêté, le mot *cyclistes* » est remplacé chaque fois par les mots « *cyclistes, skaters* ».

8 juin 2000