

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

5 juillet 2011

**PROPOSITION DE LOI**

**modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975  
portant règlement général sur la police  
de la circulation routière et de l'usage  
de la voie publique, en vue d'inscrire  
la rue cycliste dans le Code de la route**

## AMENDEMENTS

## N° 1 DE MME TEMMERMAN ET CONSORTS

Art. 2

**Dans le texte français, remplacer chaque fois les  
mots "rues cyclistes" par les mots "rues cyclables".**

## N° 2 DE MME TEMMERMAN ET CONSORTS

Art. 2

**Remplacer l'article 22novies proposé par ce qui  
suit:**

*"Art. 22novies. Circulation dans les rues cyclables*

*Dans les rues cyclables, le cycliste peut utiliser toute  
la largeur de la voie publique lorsqu'elle n'est ouverte  
qu'à son sens de circulation et la moitié de la largeur  
située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux*

Documents précédents:

Doc 53 **1403/ (2010/2011):**

001: Proposition de loi de Mme Temmerman.  
002: Addendum.

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 juli 2011

**WETSVOORSTEL**

**tot wijziging van het koninklijk besluit van  
1 december 1975 houdende algemeen  
reglement op de politie van het wegverkeer,  
teneinde de fietsstraat te verankeren  
in de wegcode**

## AMENDEMENTEN

## Nr. 1 VAN MEVROUW TEMMERMAN c.s.

Art. 2

**In de Franse tekst, de woorden "Rue cycliste"  
wordt vervangen door "rue cyclable".**

## Nr. 2 VAN MEVROUW TEMMERMAN c.s.

Art. 2

**Het voorgestelde artikel 22novies als volgt ver-  
vangen:**

*"Art. 22novies. Verkeer in fietsstraten*

*In de fietsstraten mogen de fietsers de ganse  
breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze  
slechts is opengesteld in zijn rijrichting en de helft van  
de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan is*

Voorgaande documenten:

Doc 53 **1403/ (2010/2011):**

001: Wetsvoorstel van mevrouw Temmerman.  
002: Addendum.

sens de circulation. Les cyclistes peuvent y circuler côte à côte.

*Toute rue cyclable est accessible aux véhicules à moteur des riverains de cette rue et de leurs visiteurs, y compris aux véhicules de livraison. Y sont aussi admis sans exception les véhicules des services d'entretien et de surveillance, lorsque la nature de leur mission le justifie, les véhicules prioritaires visés à l'article 37 et les cyclistes et les cavaliers.*

*Les conducteurs des véhicules à moteur ne peuvent pas dépasser les cyclistes. Ils doivent céder le passage aux cyclistes, leur céder la priorité et, au besoin, s'arrêter pour eux. Ils doivent redoubler de prudence en présence de cyclistes. La vitesse à laquelle ils roulent ne peut jamais y être supérieure à 30 km/h."*

#### N° 3 DE MME TEMMERMAN ET CONSORTS

##### Art. 3

##### Remplacer cet article par ce qui suit:

*"Art. 3. Dans l'article 2 du même arrêté, il est inséré un point 2.61 rédigé comme suit:*

*"2.61. "rue cycliste": une rue qui est aménagée comme une route cycliste et dans laquelle des règles de comportement spécifiques sont d'application à l'égard des cyclistes, mais dans laquelle les véhicules automoteurs sont également autorisés. Une rue cycliste est indiquée par le signal C3, complété par un panneau additionnel portant la mention "rue cycliste"."*

##### JUSTIFICATION

Quand les auteurs de la proposition de loi initiale indiquent dans celle-ci que les cyclistes peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique, ils veulent en fait dire "toute la largeur de la chaussée". En effet, l'intention ne peut pas être d'autoriser les cyclistes à rouler sur le trottoir.

Par analogie avec l'article 9.3.2 du code de la route, nous précisons que dans une rue cycliste, les cyclistes peuvent utiliser toute la largeur de la chaussée lorsque celle-ci n'est ouverte qu'à leur sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsque celle-ci est ouverte aux deux sens de circulation.

L'article 22*novies* fixe les règles de comportement qui sont d'application dans une rue cycliste et détermine qui peut y accéder.

Le signal indiquant la rue cycliste qui figurait dans la proposition initiale n'est pas mentionné dans les conventions de

*opengesteld in beide rijrichtingen. Fietzers mogen er naast elkaar rijden.*

*De fietsstraat is toegankelijk voor de motorvoertuigen van de bewoners van die straat en hun bezoekers, de voertuigen voor levering inbegrepen. Ook voertuigen voor onderhoud en toezicht, wanneer de aard van hun opdracht dit rechtvaardigt en de prioritaire voertuigen bedoeld in artikel 37 en fietsers en ruiters hebben er zonder uitzondering toegang.*

*De bestuurders van motorvoertuigen mogen fietsers niet inhalen. Ze moeten de doorgang vrijlaten voor fietsers, hen voorrang verlenen en er zo nodig voor stoppen. Zij moeten dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van fietsers. De gereden snelheid mag er nooit hoger liggen dan 30 kilometer per uur."*

#### Nr. 3 VAN MEVROUW TEMMERMAN c.s.

##### Art. 3

##### Dit artikel vervangen als volgt:

*"Art. 3. In artikel 2 van hetzelfde besluit wordt een punt 2.61 ingevoegd luidende:*

*"2.61. "fietsstraat": een straat die is ingericht als fietsroute en waar specifieke gedragsregels gelden t.a.v. fietsers, maar waarop tevens motorvoertuigen zijn toegestaan. Een fietsstraat wordt gesignaleerd met het verkeersbord C3, voorzien van een onderbord met daarop de vermelding "fietsstraat"."*

##### VERANTWOORDING

Als in het oorspronkelijke wetsvoorstel werd gesteld dat fietsers de volledige breedte van de openbare weg mogen gebruiken, dan bedoelde de auteur eigenlijk de volledige breedte van de rijbaan. Het kan immers niet de bedoeling zijn om fietsers toe te laten op het trottoir.

Naar analogie van artikel 9.3.2. uit de wegcode, verduidelijken we bijkomend dat fietsers in een fietsstraat de ganse breedte van de rijbaan mogen gebruiken voor zover deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en op de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen.

Artikel 22*novies* legt de gedragsregels vast die gelden in de fietsstraat en bepaalt wie er toegang tot heeft.

Het bord dat de fietsstraat aanduidt, dat in het oorspronkelijk voorstel werd opgenomen, staat niet in de conventies van

Vienne et de Genève. Dans le présent amendement, la rue cycliste est créée au moyen de la réglementation existante. Nous utilisons à cet effet:

— le signal C3 — accès interdit, dans les deux sens, à tout conducteur;

— complété par un panneau additionnel portant la mention “rue cycliste”.

Et ce, en partie, par analogie à l'indication de la “rue réservée au jeu”. On pourrait cependant aussi instaurer la rue cycliste d'autres façons, au moyen de signaux existants.

Le panneau additionnel “rue cycliste”, qui doit symboliser les règles de conduite liées à la notion de rue cycliste, n'est pas encore défini pour le moment dans l'actuel Code de la route. À cette fin, il est ajouté un article à l'actuel Code de la route.

Au moyen du panneau de signalisation d'une part, et des règles de conduite spécifiques qui y sont associées d'autre part, le concept peut se concrétiser de manière uniforme. Il est en effet essentiel d'employer les définitions et termes corrects si l'on veut mettre en place un réseau uniforme d'itinéraires cyclables et les aménagements cyclables afférents. Tant l'inscription du concept dans le Code de la route que la diffusion de recommandations bien élaborés peuvent y contribuer.

Nous souhaitons en outre faire observer qu'il s'agit en fait d'une rue bâtie et habitée qui est intégrée dans un itinéraire cyclable. À cet effet, cette rue doit être le plus possible adaptée aux cyclistes, sans que la circulation motorisée soit interdite. On veut donc mettre l'accent dans ces rues sur la sécurité et le confort de la circulation cycliste intense, alors que celle-ci reste mêlée à la circulation automobile sur la chaussée. À cet égard, l'utilisation de la chaussée par les cyclistes est prioritaire par rapport à l'utilisation de la chaussée par les véhicules motorisés. Il s'agit de rues bâties où les habitants, leurs visiteurs, leurs prestataires de services, .... souhaitent que leur habitation reste accessible en voiture. Par conséquent, les voitures peuvent circuler et éventuellement aussi se garer dans cette rue. La rue ne peut être entièrement réservée aux cyclistes et aux piétons. Les rues doivent toutefois acheminer peu de circulation motorisée.

Il se recommande que le gestionnaire de la voirie doive pouvoir prendre un certain nombre de mesures de soutien logiques, parmi lesquelles:

- Un régime de basse vitesse (zone 30);
- Une chaussée cyclable optimale (revêtement, visibilité,

Wenen en Genève. Dit amendement brengt de fietsstraat tot stand met reeds bestaande reglementering. Er wordt hiervoor gebruik gemaakt van:

— het bord C3 — verboden toegang, in beide richtingen, voor iedere bestuurder;



— waarbij een onderbord met daarop de vermelding “fietsstraat” wordt toegevoegd.

Dit deels naar analogie met de aanduiding van de ‘speelstraat’. Evenwel zou men ook op andere manieren en aan de hand van bestaande verkeerstekens de fietsstraat kunnen implementeren.

Het onderbord ‘fietsstraat’, dat de gedragsregels verbonden aan de notie fietsstraat moet symboliseren, wordt momenteel nog niet gedefinieerd in de bestaande wegcode. Hiervoor wordt een artikel toegevoegd aan de bestaande wegcode.

Door het verkeersbord enerzijds en de specifieke gedragsregels die hieraan zijn gekoppeld anderzijds, kan het concept op een eenduidige manier worden ingevuld. Een juist gebruik van termen en definities is immers van groot belang om te komen tot een uniform fietsroutenetwerk met bijhorende fietsvoorzieningen. Zowel een opname van het concept in de wegcode als de verspreiding van goed uitgewerkte aanbevelingen kunnen hiertoe bijdragen.

De auteur wenst bijkomend op te merken dat het in essentie gaat om een bebouwde en bewoonde straat die wordt ingeschakeld in een fietsroute. Daartoe moet ze zo fietsvriendelijk mogelijk gemaakt worden zonder dat het gemotoriseerd verkeer wordt verboden. In dergelijke straten wil men dus de klemtoon leggen op de veiligheid en het comfort van het intense fietsverkeer, terwijl dit fietsverkeer gemengd blijft verlopen met het autoverkeer op de rijbaan. Hierbij wordt het gebruik van de rijbaan door fietsers belangrijker gesteld dan het gebruik van de rijbaan door gemotoriseerde voertuigen. Het gaat om bewoonde straten waarin de bewoners, hun bezoekers, hun dienstverleners, ... hun woning met de auto bereikbaar willen houden. In deze straat moeten bijgevolg auto's kunnen rijden en eventueel ook parkeren. De straat kan niet volledig aan fietsers en voetgangers toegewezen worden. De straten dienen wel weinig gemotoriseerd verkeer af te wikkelen.

Het strekt aanbeveling dat de wegbeheerder een aantal logische ondersteunende maatregelen moet kunnen treffen, waaronder:

- een laag snelheidsregime (zone 30);
- optimaal befietsbare rijbaan (verharding, zichtbaarheid,

place sur la chaussée, largeur disponible, ...);

- organisation stricte du parking sur la voie publique;
- si possible, évitement des rues cyclistes par les transports en commun;
- intégration dans un réseau cyclable;
- ....

#### N° 4 DE M. WOLLANTS ET CONSORTS

##### Art. 2

##### Remplacer cet article par ce qui suit:

*“Art. 2. Dans le titre II de l’arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l’usage de la voie publique, dans l’article 43, il est inséré un point 43.4 rédigé comme suit:*

*“À l’exception des cas où ils ne peuvent circuler sur la chaussée, les cyclistes peuvent, en zone 30, par dérogation à l’article 9.3.1, se tenir sur toute la largeur de la chaussée lorsqu’elle n’est ouverte qu’à leur sens de circulation et sur la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu’elle est ouverte aux deux sens de circulation. Ils ne peuvent entraver la circulation sans nécessité.”*”

#### N° 5 DE M. WOLLANTS ET CONSORTS

##### Art. 3

##### Supprimer cet article.

##### JUSTIFICATION

L’instauration du concept de rue cycliste vise à renforcer le statut du vélo. Le fait de poursuivre cet objectif dans le cadre spécifique de la rue cycliste nous semble en limiter particulièrement l’impact et crée une opposition entre les rues cyclistes, où les cyclistes occupent une place importante, et les autres rues, où les cyclistes sembleraient clairement subordonnés aux autres usagers. Pour cette raison, il ne nous semble pas judicieux de régler cette matière par le biais de la réglementation relative à la circulation routière. Une solution liée à l’infrastructure serait plus indiquée en l’espèce.

plaats op de rijbaan, beschikbare breedte, ...);

- strikte organisatie van het parkeren op de openbare weg;
- openbaar vervoer vermijdt fietsstraten indien mogelijk;
- integratie in een fietsroutenetwerk;
- ....

Karin TEMMERMAN (sp.a)  
Ronny BALCAEN (Ecolo-Groen!)  
Anthony DUFRANE (PS)

#### Nr. 4 VAN DE HEER WOLLANTS c.s.

##### Art. 2

##### Dit artikel vervangen als volgt:

*“Art. 2. In titel II van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wordt in artikel 43 een punt 43.4 ingevoegd, luidende:*

*“43.4. Met uitzondering van de gevallen waarin de fietsers de rijbaan niet mogen volgen, mogen zij in de zone 30, in afwijking van artikel 9.3.1., zich over de ganse breedte van de rijbaan begeven voor zover deze slechts is opengesteld in hun rijrichting en op de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan is opengesteld in beide richtingen. Ze mogen het verkeer niet nodeloos belemmeren.”*”

#### Nr. 5 VAN DE HEER WOLLANTS c.s.

##### Art. 3

##### Dit artikel doen vervallen.

##### VERANTWOORDING

De invoering van de fietsstraat moet de positie van de fiets in het verkeer verbeteren. Door dit specifiek te doen in het kader van de fietsstraat lijkt de impact bijzonder beperkt en krijgt men een tegenstelling tussen fietsstraten waar de fietsers een belangrijke plaats innemen en andere straten waar het dan lijkt alsof fietsers duidelijk ondergeschikt zijn. Om die reden lijkt het geen goed idee om zoiets te regelen in de verkeersreglementering. Hier is een infrastructurele oplossing meer aangewezen.

Une autre possibilité d'amélioration de l'image des cyclistes consiste à renforcer leur statut dans l'ensemble de la zone 30. Le présent amendement autorise dès lors les cyclistes à emprunter toute la largeur de la chaussée dans leur sens de circulation, sans toutefois entraver inutilement le trafic. Cette mesure met clairement l'accent sur les droits des cyclistes, surtout dans les rues où, selon les règles du code de la route (distance par rapport aux cyclistes), les conducteurs de voitures ne seraient en réalité pas autorisés à dépasser. Il ne semble cependant pas souhaitable d'y insérer aussi l'interdiction de dépassement initialement proposée: aux endroits où il est possible de dépasser sans danger (voir le code de la route actuel), cela doit pouvoir continuer à se faire à l'avenir.

La proposition de loi à l'examen prévoit en outre que les cyclistes peuvent occuper toute la largeur de la voie publique. Il s'agit probablement d'un malentendu, étant donné que la voie publique inclut également les trottoirs. Le présent amendement harmonise l'intention de la proposition initiale avec ce qui, dans le même esprit, est déjà applicable aujourd'hui aux motocyclistes.

Enfin, la réglementation actuelle relative à la circulation des cyclistes à deux de front (art. 43.2) est intégralement applicable et n'est nullement influencée par cet ajout.

Een andere mogelijkheid om het imago van fietsers te verbeteren is gelegen in een versterking van hun positie in de volledige zone 30. Om die reden bieden wij hen de mogelijkheid om de volledige breedte van de rijbaan te gebruiken, evenwel zonder het verkeer nodeloos te belemmeren. Dit zet de rechten van fietsers duidelijk in de verf, zeker in straten waar bestuurders van autovoertuigen de fietsers volgens de regels van de wegcode (afstand tot fietsers) eigenlijk niet zouden mogen inhalen. Het lijkt evenwel niet wenselijk om het oorspronkelijk voorgestelde inhaalverbod hier ook in op te nemen, op plaatsen waar het veilig kan (zie bestaand wegcode) moet dit in de toekomst ook kunnen.

Bijkomend voorziet dit voorstel in het gebruik van de openbare weg in de volle breedte door fietsers. Dit is wellicht een misverstand omdat de openbare weg ook voetpaden bevat. Dit amendement stemt de bedoeling van het oorspronkelijke voorstel af op wat momenteel met dezelfde bedoeling geldt voor motorrijders.

Ten slotte is de bestaande regeling voor het naast elkaar rijden van fietsers (Art. 43.2) onverminderd van toepassing en wordt dit niet beïnvloed door deze toevoeging.

Bert WOLLANTS (N-VA)  
Bert MAERTENS (N-VA)  
Steven VANDEPUT (N-VA)  
Minneke DE RIDDER (N-VA)