

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1980-1981

8 APRIL 1981

WETSVOORSTEL

betreffende de aanleg van fietspaden
langs rijkswegen, autosnelwegen en autowegen

(Ingediend door de heer Gabriëls)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De laatste jaren staat de fiets terug in de belangstelling en dit niet alleen om zuiver recreatieve maar ook om utilitaire redenen. In België waren er eind 1979 2 373 554 fietsen in omloop. Het aantal personenwagens bedroeg op dat moment 3 078 570. Telt men hierbij de autobussen en vrachtwagens dan komen wij aan 3 345 876 motorrijtuigen.

Met name het wieltoerisme heeft daarbij aandacht gekregen. Doch de wetgeving inzake dit toerisme is verkeersstorend en gevaarlijk zodat de dagelijkse fietsgebruiker in de kou blijft staan.

Hoe men het ook draait of keert, dit land besteedt grote aandacht aan grootse infrastructuurwerken voor het personenvervoer, maar doet weinig voor de verhoging van de veiligheid voor de fietser.

De trouwste fietsgebruikers zijn nog steeds de jongeren en zij die geen auto willen of kunnen betalen.

Zelfs voor wie enkel kijkt naar de toestand in de provincie Limburg zal het vlug duidelijk zijn welke grote risico's dagelijks jongeren en andere gebruikers van de fiets lopen.

België is berucht voor zijn zelfmoordkantjes.

De aanleg van een fietspad is gewoonlijk zowel letterlijk als figuurlijk het sluitstuk van een gerenoveerde weg of bij de aanleg van een nieuwe weg. Het resultaat is doorgaans een fietsstrook slechts gescheiden van het wegdek door een onderbroken witte streep.

Wie de cijfers van ongevallen met fietsers analyseert komt tot een duidelijke conclusie: meer dan 90 % van deze ongevallen zijn het gevolg van een aanrijding met of door een motorvoertuig. De juridische aansprakelijkheid bij dergelijke ongevallen is zowel te wijten aan de fietser als aan de

Chambre des Représentants

SESSION 1980-1981

8 AVRIL 1981

PROPOSITION DE LOI

relative à l'aménagement de pistes cyclables le long
des routes de l'Etat, des autoroutes et des routes
pour automobiles

(Déposée par M. Gabriëls)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Ces dernières années la bicyclette a connu un regain d'intérêt et ce, non seulement dans le domaine des loisirs mais également pour des motifs utilitaires. A la fin de 1979, 2 373 554 bicyclettes étaient dénombrées en Belgique. A ce moment le nombre de voitures de tourisme atteignait 3 078 570. En y ajoutant les autocars et les camions le total obtenu est de 3 345 876 véhicules à moteur.

Le cyclotourisme notamment a retenu l'attention. Il se fait toutefois que la législation en la matière constitue une gêne pour la circulation et qu'elle s'avère dangereuse au point de desservir l'usager quotidien du vélo.

En tout état de cause, si notre pays se montre particulièrement attentif aux grands travaux d'infrastructure destinés au transport des personnes, il ne se préoccupe guère d'accroître la sécurité des cyclistes.

Les usagers les plus fidèles de la bicyclette sont encore toujours les jeunes et ceux qui ne veulent, ni ne peuvent se payer une automobile.

Or, à considérer la situation de la seule province du Limbourg, il saute aux yeux combien sont grands les risques auxquels s'exposent quotidiennement les usagers, jeunes et autres, de la bicyclette.

La Belgique est d'ailleurs tristement célèbre pour ses endroits propices au suicide.

L'aménagement d'une piste cyclable représente généralement, au propre comme au figuré, le stade terminal de la rénovation ou de l'aménagement d'une route. Le résultat en est généralement une bande réservée aux cyclistes et séparée de la voie carrossable par une ligne blanche interrompue.

Une analyse des chiffres relatifs aux accidents où sont impliqués des cyclistes donne la conclusion suivante: plus de 90 % de ces accidents sont la conséquence d'un accrochage avec un véhicule à moteur. Si la responsabilité civile de tels accidents incombe tant au cycliste qu'au conducteur du

bestuurder van het motorvoertuig. Maar een feit is onbetwistbaar: de fietser wordt door de auto bedreigd, omdat de fietser altijd het zwaarst getroffen slachtoffer is.

In 1979 waren er 350 dodelijke ongevallen met fietsers. De fietser is ongevalsgevoelig. En toch! Men lost het probleem eenvoudigweg op door een kleine strook vrij te houden, onbeschermd voor het autoverkeer.

Maar er is nog een ander aspect: 70 % van de fietsers vinden wij in Vlaanderen. En met name in Vlaanderen blijven de meeste fietsers dood.

Het aantal wettelijke voorschriften is mogelijk indrukwekkend maar niet voldoende. Er is binnen een kleinschalige aanpak behoefte aan een rechtvaardiger verdeling inzake inrichting van ons verkeers- en verblijfsmilieu voor de fietser.

Overall worden fietspadenroutes geopend wat op zichzelf niet af te wijzen is. Maar waar wij eerst nood aan hebben zijn maatregelen ten voordele van de dagelijkse gebruikers van de fiets. In tweede instantie moet dan gedacht worden aan de recreatieve fietsers.

Een duidelijke vaststelling in dit verband is dat de gemeenten wel jaarlijks de nodige taksen vragen voor fietspaden maar te weinig ondernemen in die richting.

Zonder daarom uitgebreid op deze materie in te gaan meent de auteur dat per provincie, in samenwerking tussen de provinciale dienst Bruggen en Wegen, het provinciebestuur en de gemeenten, een globale planning moet gemaakt worden inzake de fietspaden (knelpunten, behoeften en uitvoering) langs de bestaande wegen.

Een fietspadenplan dat ook ingepast wordt in de verkeers-, structuur- en bestemmingsplannen. Een fietspadenplan dat gebaseerd is op een onderzoek naar probleempunten.

Daarbij moet duidelijk voorop staan dat de verkeersvlotheid van belang is.

Zonder overdrijving kan gesteld worden dat ons huidige verkeerspatroon volledig in functie van de auto uitgebouwd werd, waarbij de fietser en met name de dagelijkse regelmatige en milieuvriendelijke fietser als een marginale weggebruiker aanzien wordt. In dit verband is het typerend dat men wel 60 % rijkssteun geeft aan gemeentebesturen bij de aanleg van toeristische fietspaden. De dagelijkse gebruiker moet evenwel centraal gesteld worden. Dit wetsvoorstel strekt ertoe de situatie in die zin recht te trekken.

J. GABRIELS

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet is van toepassing op de bestaande rijkswegen die om verkeerstechnische of andere redenen gerenoveerd worden, op de rijkswegen of wegen van groot verkeer die verbreed worden, op gemeente- en provinciale wegen en op de door het Ministerie van Openbare Werken of de Intercommunales voor Wegenbouw te vernieuwen wegen.

Art. 2

Bij de aanleg van fietspaden wordt een onderscheid gemaakt tussen:

véhicule à moteur, il n'en reste pas moins que c'est le cycliste qui est menacé par l'automobile, car c'est toujours lui qui est le plus gravement atteint.

En 1979, il s'est produit 350 accidents mortels dont ont été victimes des cyclistes. Mais bien que le cycliste soit très vulnérable en cas d'accident on se borne à lui réserver une petite bande non protégée du trafic automobile.

Il y a toutefois encore un autre aspect: 70 % des cyclistes sont des Flamands et c'est en Flandre que le nombre des cyclistes tués dans un accident est le plus élevé.

Le nombre de prescriptions légales est peut-être impressionnant mais il est insuffisant. Ce qu'il faut, c'est que, dans le cadre d'une politique limitée, l'environnement routier soit aménagé d'une manière plus équitable pour le cycliste.

Le fait que des pistes cyclables soient ouvertes partout à la circulation n'est certes pas à désapprouver mais il importe avant tout de prendre des mesures en faveur des usagers quotidiens de la bicyclette et ce n'est qu'en second lieu qu'il faut se préoccuper du cyclotourisme.

On peut constater que si les communes réclament tous les ans les taxes nécessaires aux pistes cyclables, elles ne prennent toutefois guère d'initiatives en ce domaine.

Sans vouloir s'étendre sur cette matière, l'auteur estime cependant qu'il y a lieu, par province, d'établir, en collaboration entre le Service provincial des ponts et chaussées, l'administration provinciale et les communes, un plan global portant sur les pistes cyclables (« points chauds », besoins et aménagement) le long des routes existantes.

Un plan d'aménagement de pistes cyclables qui s'intègre dans les plans de circulation, de structure et d'affectation. Un plan d'aménagement de pistes cyclables basé sur l'étude des points difficiles.

La fluidité du trafic est une condition prépondérante.

On peut affirmer sans exagération que la circulation actuelle a été organisée entièrement en fonction de l'automobile, le cycliste et plus particulièrement celui qui se déplace régulièrement et quotidiennement à bicyclette étant considéré comme un usager marginal. Il est caractéristique, à ce propos, que l'Etat subventionne à concurrence de 60 % l'aménagement de pistes cyclables touristiques par les communes. Il faut se préoccuper avant tout des utilisateurs pour qui la bicyclette est un véhicule quotidien. La présente proposition vise à rétablir la situation en faveur de ces derniers.

PROPOSITION DE LOI

Article 1

La présente loi est applicable aux routes nationales existantes, rénovées pour des motifs relevant de la technique de la circulation ou pour d'autres motifs, aux routes nationales, provinciales et communales et aux routes à grand trafic qui font l'objet de travaux d'élargissement et aux routes dont la réfection est entreprise par le Ministère des Travaux publics ou par les intercommunales de travaux routiers.

Art. 2

Pour la construction de pistes cyclables il est établi une distinction entre trois catégories:

— Klas I. — Fietsweg : een weg die exclusief voorbehouden is voor fietsers en een eigen tracé heeft, dat afwijkt van de rijweg voor motorvoertuigen.

— Klas II. — Vrijliggend fietspad : een voorbehouden weg voor fietsers, die materieel is afgescheiden van de rijweg. Er is bij het vrijliggend fietspad duidelijk sprake van een fysieke bescherming voor de fietser door hetzij een bomenrij hetzij beplantingen hetzij een verhoogde of tussenberm.

— Klas III. — Fietsstrook : weggedeelte waar de fietsers moeten rijden zonder fysieke bescherming.

Art. 3

Bij de aanleg van fietsweg, vrijliggend fietspad of fietsstrook zal gekozen worden of voor twee fietspaden met enkelrichting of voor een dubbelrichtingsfietspad langs de rijweg naar gelang de mogelijkheden en kosten voor de te ontengenen zones.

Art. 4

Bij enkelrichting zal de fietsweg, vrijliggend fietspad of fietsstrook de volgende minimale breedte hebben :

aantal fietsers/uur	breedte van het fietspad (enkelrichting)
—	—
tot 500	1,50 meter
van 501 tot 2 000	2 meter
meer dan 2 000	3 meter

Enkel als de stroken niet realiseerbaar zijn kan van deze breedtes afgeweken worden.

Art. 5

Bij de aanleg van een fietspad buiten de bebouwde kom wordt de voorkeur gegeven aan de aanleg van een vrijliggend fietspad, zoals bepaald in artikel 2.

Art. 6

Bij verbreding van bestaande wegen buiten de bebouwde kom wordt een fietspad aangelegd dat, bij de aanleg van een pechstrook, aan de buitenkant van deze pechstrook komt te liggen. De scheiding tussen de pechstrook en/of het wegdek, naargelang het type wegbestek, gebeurt door een beschermende band of berm die enkele centimeters hoger ligt. Binnen de bebouwde kom worden de fietspaden aangelegd tussen de rijweg en de parkeerstrook. Telkens moet een duidelijke scheiding en bescherming voorzien worden.

Art. 7

Indien, bij de verbreding van een wegdek of renovatie, geen mogelijkheden zijn om een vrijliggend fietspad aan te leggen, wordt een fietsstrook aangelegd met een minimale breedte van 1 meter, indien deze breedte aan weersijden van de rijweg voorhanden is. Bij uitvoering in koolwaterstofverhardingen, beenverharding, betontegels of betonstenen wordt voor deze stroken een andere kleur voor de materialen gebruikt dan het wegdek en wordt de nodige signalisatie aangebracht door middel van verkeersborden, markeringen of een fietserssilhouet.

— Catégorie I : la voie cyclable, réservée à l'usage exclusif des cyclistes, dont le tracé s'écarterait de celui de la voie de circulation des véhicules à moteur.

— Catégorie II : la piste cyclable en site propre, qui est réservée aux cyclistes et séparée physiquement de la voie carrossable. Les cyclistes y jouissent d'une protection physique résultant de la présence d'une rangée d'arbres, de plantations ou d'une bande de terre surélevée ou intermédiaire.

— Catégorie III : bande cyclable : partie de la voie de circulation sur laquelle les cyclistes doivent circuler sans aucune protection physique.

Art. 3

Les projets de construction de voies cyclables, de pistes cyclables en site propre et de bandes cyclables prévoient deux pistes cyclables à sens unique ou une piste cyclable à deux sens de circulation le long de la chaussée, compte tenu des possibilités et des expropriations à effectuer.

Art. 4

Les voies cyclables, pistes cyclables en site propre et les bandes cyclables à sens unique auront au moins les largeurs suivantes :

nombre de cyclistes/heure	largeur de la piste (à sens unique)
—	—
jusque 500	1,50 m
de 501 à 2 000	2,00 m
plus de 2 000	3,00 m

Des largeurs différentes ne sont admissibles que lorsque l'aménagement des bandes cyclables s'avère impossible.

Art. 5

Lors de l'aménagement de pistes cyclables en dehors des agglomérations, la préférence sera donnée aux pistes cyclables en site propre visées à l'article 2.

Art. 6

Lors de l'élargissement de routes existantes en dehors des agglomérations, il sera aménagé une piste cyclable à la droite de la bande d'arrêt d'urgence, si cette dernière est construite simultanément. La piste cyclable est séparée de la bande d'arrêt d'urgence ou de la route, selon le cahier des charges, par une bande ou berme protectrice surélevée de quelques centimètres. Dans les agglomérations, les pistes cyclables sont aménagées entre la chaussée et la bande de stationnement. Il sera prévu chaque fois une séparation et une protection effectives.

Art. 7

Si l'élargissement ou la rénovation d'une route ne permet pas l'aménagement d'une piste cyclable en site propre, il est aménagé une bande cyclable ayant une largeur minimale de 1 mètre pour autant qu'une telle largeur soit disponible de part et d'autre de la chaussée. Si le revêtement est réalisé en matériau hydrocarboné, en béton, en dalles de béton ou en blocs de béton, la couleur du matériau mis en œuvre pour la bande cyclable sera différente de celle du revêtement de la chaussée et la signalisation nécessaire y est réalisée au moyen de panneaux de signalisation, de marques routières ou d'une silhouette de cycliste.

Art. 8

Bijzondere regels voor het fietsverkeer aan de kruispunten :

a) bij renovatie van zeer drukke kruispunten moet de mogelijkheid onderzocht worden van onderdoorgangen, waarbij voldoende zorg gedragen wordt voor de verkeersveiligheid van de fietsers;

b) bij kruispunten :

— kruist het fietspad de rijweg, die gedwarst wordt, loodrecht;

— wordt het fietspad over 5 à 10 meter naar achter afgebogen, zodat de auto's die links of rechts afslaan zich voor de oversteekplaats voor fietsers kunnen opstellen, zonder het verkeer van rechtdoorgaande fietsers en voertuigen te hinderen;

— zijn de stralen van de bochten aan de afbuiging klein (3 tot 5 meter) zodat de fietser verplicht wordt te vertragen;

— moet voor de oversteekplaats van de fietsers een opstelruimte voor wachtende fietsers worden voorzien;

— zijn aan de kruispunten uitgerust met verkeerslichten speciale verkeerslichten voor fietsers verplicht.

Deze regeling geldt voor zeer drukke kruispunten en voor kruispunten van wegen met meer dan twee rijstroken in één richting, telkenmale als er voldoende ruimte voorhanden is. In het andere geval dienen in diezelfde geest aangepaste praktische schikkingen te worden genomen.

Art. 9

Deze wet wordt slechts uitgevoerd na een uitgebreid onderzoek en aan de hand van een verkeersplan bij de opstelling waarvan in eerste instantie rekening wordt gehouden met de veiligheid van de fietser en voetganger.

Art. 10

De Koning bepaalt de verdere modaliteiten voor een vlugge uitvoering van deze wet.

14 januari 1981.

J. GABRIELS
G. CARDOEN
J. SLEECKX
W. Taelman

Art. 8

Règles particulières concernant la circulation des cyclistes aux carrefours :

a) en cas de rénovation de carrefours à circulation très intense, il faut examiner la possibilité d'aménager des passages souterrains, tout en prenant des mesures suffisantes afin d'assurer la sécurité des cyclistes.

b) aux carrefours :

— la piste cyclable traverse perpendiculairement la chaussée qu'elle croise;

— la piste cyclable dessine une courbe s'écartant de 5 à 10 mètres de la route, de manière à ce que les voitures qui tournent à gauche ou à droite puissent se placer devant le passage réservé aux cyclistes sans gêner les cyclistes, ni les véhicules qui franchissent le carrefour en ligne droite;

— la courbe à l'endroit où la piste cyclable s'écarte de la route est assez prononcée (rayon de 3 à 5 mètres), de telle sorte que le cycliste est obligé de ralentir;

— un espace où les cyclistes peuvent mettre pied à terre doit être prévu devant le passage qui leur est réservé;

— des signaux lumineux spéciaux destinés aux cyclistes sont obligatoires aux carrefours qui sont équipés de signaux lumineux.

Cette réglementation vaut pour les carrefours où la circulation est très intense et pour les carrefours dont une des voies composantes au moins comporte plus de deux bandes de circulation dans le même sens, lorsqu'un espace suffisant est disponible. Dans le cas contraire, des dispositions pratiques seront prises dans le même esprit.

Art. 9

La présente loi ne sera appliquée qu'après une étude approfondie réalisée sur la base d'un plan de circulation pour l'établissement duquel il sera tenu compte en premier lieu de la sécurité des cyclistes et des piétons.

Art. 10

Le Roi détermine les autres modalités assurant une prompte exécution de la présente loi.

14 janvier 1981.