

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1954-1955.

3 FEBRUARI 1955.

WETSVOORSTEL

betreffende het herstel en het aanleggen van
fietspaden langsheen de Staats- en Provincie-
banen en de buurtwegen van groot verkeer.

TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN.

Dit voorstel, ingediend op 9 April 1952, werd reeds door de Commissie van Openbare Werken en van Wederopbouw in behandeling genomen, maar kon, niettegenstaande de instemming van de Commissieleden omwille van de vervroegde ontbinding van beide Kamers niet afgewerkt worden.

Uit het advies van de Raad van State, dat intussen werd medegedeeld blijkt dat geen enkel principieel bezwaar werd gemaakt, doch dat het nodig is de vorm van het voorstel te wijzigen, rekening houdend met de terzake bestaande wetten, zowel voor de Rijkswegen en Provinciebanen als voor de buurtwegen van groot verkeer en de Stedebouw.

De motieven die ons destijds tot het indienen van dit voorstel hebben aangezet, hebben met de immer toenemende drukte van het verkeer, vandaag hun volle waarde behouden.

Ons voorstel werd derhalve gewijzigd rekening houdend met de juridische bemerkingen die door de Raad van State werden uitgebracht, terwijl de toelichting werd behouden. Zij luidde als volgt :

Na de jongste wereldoorlog was een van de grote zorgen van de openbare besturen (Staat, Provincie en Gemeenten) het in orde brengen en het uitbreiden van ons wegennet.

Erbarmelijk was dit gesteld : deels door de beschadiging aangebracht door de militaire operaties, deels ook omdat gedurende de tijd van de bezetting, bij gebrek aan de nodige middelen, zelfs voor het gewoon onderhoud ervan niet werd gezorgd.

Alleen die taak van herstel was reeds omvangrijk genoeg om gedurende verschillende jaren een bijzondere inspanning te vragen.

Chambre des Représentants

SESSION 1954-1955.

3 FÉVRIER 1955.

PROPOSITION DE LOI

relative à la réfection et à l'établissement de
pistes cyclables le long des routes nationales et
provinciales ainsi que des chemins vicinaux de
grande communication.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Cette proposition, déposée le 9 avril 1952, a déjà été soumise à la Commission des Travaux publics et de la Reconstruction, mais par suite de la dissolution anticipée des deux Chambres, l'examen n'en a pu être terminé, malgré l'accord des membres de la Commission.

L'avis du Conseil d'Etat, qui fut communiqué depuis lors, révèle qu'aucune objection de principe n'a été faite, mais qu'il y a lieu de modifier la proposition dans sa forme, compte tenu des lois en vigueur sur la matière tant en ce qui concerne les routes nationales et provinciales que les chemins vicinaux de grande communication et l'urbanisation.

Les motifs qui nous ont incité à l'époque à déposer la présente proposition ont, vu le développement toujours plus grand du trafic, conservé toute leur valeur.

En conséquence, notre proposition a été modifiée, compte tenu des observations du Conseil d'Etat, tout en maintenant les développements, qui étaient conçus comme suit :

Après la dernière guerre mondiale, les administrations publiques de l'Etat, des provinces et des communes se sont préoccupées de la remise en état ainsi que de l'extension de notre réseau routier.

Celui-ci se trouvait dans un état déplorable, suite aux détériorations provoquées par les opérations militaires, d'une part, et au fait que, d'autre part, pendant l'occupation même, l'entretien ordinaire de celui-ci n'avait pu être assuré à défaut des moyens nécessaires.

Le travail de réfection, à lui seul, était d'une ampleur suffisante pour exiger un effort exceptionnel pendant de nombreuses années.

Daarbij kwamen onmiddellijk de eisen door de evolutie in het wegverkeer gesteld, die de bestuurlijke opdrachten zodanig verzwaren dat, niettegenstaande de grote inspanning die werd gedaan, het nog noodzakelijk is gebleken in extramiddelen te voorzien zoals de inrichting van het speciaal en tijdelijk wegefonds.

Zonder de som van al de op dit gebied sinds de bevrijding geleverde prestaties in cijfers te kunnen omzetten, mogen wij besluiten dat, voor het herstel van ons wegenet, werkelijk een zeer ernstige inspanning werd gedaan en dit zo goed op het nationale als op het provinciale en gemeentelijk plan.

Er blijft nochtans in gans dat verdienstelijk werk één grote leemte.

De nodige oplossing werd niet gegeven aan het vraagstuk van de fietspaden, die daarbij in de nabije toekomst door het gemeenschappelijk gebruik ervan door fietsers en bromfietsers van nog groter belang zullen worden.

Moeilijkheden die bij deze uitvoering werden ontmoet en de spijtige gevolgen voor de fietsers.

Naast de financiële problemen die de mogelijkheden bij dergelijke opdrachten sterk conditionneren, bepaalden verschillende factoren de wijze zelf van dit herstel.

Zo was het nodig sommige banen zeer spoedig te herstellen, waardoor te veel aandacht besteed werd aan de onmiddellijke oplossing en niet genoeg aan de eisen die het wegverkeer in de toekomst zou stellen.

Zo was meestal de bedding van de bestaande baan te smal en, om te ontsnappen aan de proceduremoeilijkheden of aan gewone vertragingen, werd dan, ten koste van de fietspaden, de maximum beschikbare breedte voor de rijweg ingenomen.

Aldus werden, langsheen meerdere hoofdbanen, om niet te spreken van de kleine wegen, de fietspaden gewoonweg opgeofferd. Alleen werd een met een rode of witte stippellijn een band van de rijweg zelf voor het gebruik der fietsers aangewezen.

In plaats van de fietspaden te herstellen, gescheiden van en evenwijdig met de rijweg, liet men gewoonweg de gebrekige toestand van vóór de oorlog voortbestaan. Erger nog, het bleek alras een illusie, het afgeschaft rijwielpad op de rijweg gepast te kunnen aanbrengen.

Daar het niet aangewezen blijkt de rijweg eveneens door de fietsers te laten gebruiken, wordt thans, wegens het steeds groter wordend ongemak, ja zelfs wegens de toenemende gevaren veroorzaakt door de immer opgedreven snelheid van de motorrijtuigen en niet minder door de densiteit van het verkeer, dringend uitgezien naar een andere oplossing. Het is dan ook niet te verwonderen, dat langs alle zijden, stemmen opgaan tot het nemen van spoedige maatregelen voor een veilig fietsverkeer.

Zelfs door onze nationale sociale organisaties werd hieromtrent met nadruk gewezen op de onrust die bestendig de fietsers bevangt, en de vele toenemende gevaren, waaraan zij zijn blootgesteld, die, zoals vele arbeiders, dagelijks belangrijke verplaatsingen per fiets naar hun werk hebben te doen.

Om tot een werkelijk aangepast net van fietspaden in ons land te komen, stellen wij dan ook een dubbele maatregel voor :

I. — Wat de toekomst betreft,
en nl. voor de werken die, na het in voege treden
van deze wet, worden in aanbesteding gesteld.

a) de maatregelen die wij hier in 't vooruitzicht stellen willen de tekortkomingen van het verleden voorkomen. Zo goed voor de Provinciebanen en buurtwegen van groot ver-

A cela s'ajoutaient les exigences immédiates, résultant de l'évolution de la circulation routière, qui alourdisaient tellement la tâche administrative que, malgré l'effort considérable accompli, il est encore nécessaire de recourir à des moyens extraordinaires, tels la création d'un fonds spécial et temporaire des routes.

Bien qu'il ne nous soit pas possible de donner un aperçu chiffré de toutes les prestations effectuées dans ce domaine depuis la libération, il nous est permis de conclure qu'un effort réellement considérable a été fait, tant sur le plan national que sur les plans provincial et communal.

L'ensemble de ce travail méritoire présente cependant une grande lacune.

La solution indispensable n'a pas été donnée au problème des pistes cyclables qui, à l'avenir, auront une importance plus grande encore par suite de leur utilisation à la fois par les cyclistes et par les usagers de vélomoteurs.

Difficultés rencontrées dans l'exécution et conséquences regrettables en résultant pour les cyclistes.

Outre les problèmes financiers qui conditionnent les possibilités d'exécution de tâches semblables, divers facteurs ont déterminé le processus de cette réfection.

C'est ainsi qu'il a fallu réfectionner d'urgence certaines routes, de sorte qu'il a été accordé trop d'attention à la solution immédiate sans qu'on se soit soucié suffisamment des exigences de la circulation routière de l'avenir.

L'assiette des routes existantes étant généralement trop étroite et afin d'échapper aux difficultés de procédure ainsi qu'aux retards habituels, on a incorporé dans la chaussée, au détriment des pistes cyclables, le maximum de la largeur de route disponible.

Le long de nombreuses routes de la grande voirie, pour ne pas parler de la petite voirie, les pistes cyclables ont été purement et simplement sacrifiées. Seule une ligne pointillée, rouge ou blanche, réserve à l'usage des cyclistes une bande de la route même.

Au lieu de procéder à la réfection de pistes cyclables distinctes et parallèles à la route, on a laissé subsister la situation malheureuse d'avant la guerre. De plus, l'espoir d'aménager de façon adéquate la piste cyclable sur la route s'est révélé illusoire.

Comme il ne paraît pas souhaitable de permettre aux cyclistes d'utiliser également la chaussée, on recherche actuellement une solution urgente, justifiée par les difficultés croissantes et même des dangers toujours plus grands, dus à la vitesse toujours accrue des véhicules à moteurs et aussi à la densité de la circulation. Rien d'étonnant, dès lors, de voir s'élever de toutes parts des voix pour réclamer d'urgence des mesures pour assurer la sécurité des cyclistes.

Nos organisations sociales nationales elles-mêmes ont souligné l'inquiétude constante des cyclistes et les dangers toujours croissants auxquels sont exposés ceux qui doivent parcourir journellement de longues distances à bicyclette pour se rendre au travail, comme le font journellement de nombreux ouvriers.

Pour doter notre pays d'un réseau cyclable vraiment adéquat, nous proposons dès lors une mesure présentant deux aspects :

I. — Pour ce qui regarde l'avenir,
et notamment pour les travaux mis en adjudication
après l'entrée en vigueur de la présente loi.

a) les mesures que nous préconisons tendent à prévenir la répétition d'erreurs passées. Tant pour les routes provinciales et vicinales de grande circulation que pour les

keer als voor de rijkswegen dient een volledig rooiplan opgemaakt, waarbij een onafhankelijke langs de rijweg aangelegde fietsbaan wordt voorzien. Deze rooilijnen dienen voldoende plaats te voorzien om aangepaste, zoveel mogelijk ontdebeldde fietspaden te kunnen aanleggen;

b) de uitvoering van het ontworpen werk moet tegelijkertijd gebeuren, zo goed voor het fietspad als de rijweg. Alleen in de bebouwde kommen of wel in geval van overmacht, hetzij wegens grote onteigeningen, hetzij wegens uitvoeringsmoeilijkheden, zou van een bepaald gedeelte slechts voorlopig kunnen worden afgezien.

De Staat dient zelf het voorbeeld te geven, terwijl de andere besturen gemakkelijk tot deze oplossing zullen worden gebracht door de Staatstoelagen te weigeren indien het ontworpen werk aan bovenstaande vereisten niet zou voldoen.

Dezelfde toelagen als deze die toegekend worden voor het werk zelf, dienen te worden verleend voor de onteigeningen, die voor het aanleggen van het ontworpen fietspad noodzakelijk zijn.

II. — Voor de werken die vroeger in aanbesteding werden gesteld of reeds werden uitgevoerd.

Hier is het nodig, om aan het bestaande tekort een dringende oplossing te brengen, dat door de wetgever de nodige voorwaarden zouden worden geschapen, die alle belanghebbende besturen zullen aansporen zonder uitstel de gewenste oplossing aan het vraagstuk te geven :

a) voor de Staatswerken zou jaarlijks 1/20^e van het wegenfonds worden besteed voor het opnieuw aanleggen van de verdwenen fietspaden en het herstel van andere :

b) voor de provinciale banen en buurtwegen van groot verkeer, zou een toelage van 80 % voor het aanleggen van de fietspaden uitzonderlijk worden voorzien, op voorwaarde echter dat door deze besturen :

1) binnen 3 jaar een algemeen rooiplan zou worden opgesteld en aan het Departement van Openbare Werken overgemaakt;

2) binnen 5 jaar een ontwerp bij het Departement zou worden ingediend.

Dezelfde toelagen dienen te worden verleend wanneer, bij het verbreden en verbeteren van bestaande paden, een inspanning wordt gedaan om de hierboven gewenste fietspaden aan te leggen.

Wanneer deze dubbele maatregel morgen kracht van wet zal hebben gekregen, dan zijn wij overtuigd dat binnen korten tijd het probleem van de « vergeten fietser » een oplossing zal hebben gekregen, en dat daardoor ook tot de veiligheid van het wegverkeer, sterk zal zijn bijgedragen.

routes nationales, il y a lieu de dresser un plan général d'alignement de manière à permettre l'établissement d'une piste cyclable distincte établie le long de la chaussée. Ces alignements doivent prévoir la place suffisante à la construction de pistes cyclables convenables, celles-ci étant autant que possible dédoublées;

b) l'exécution du travail projeté doit se faire simultanément pour la piste cyclable et pour la chaussée. Ce ne serait que dans des agglomérations ou, en cas de force majeure, en raison d'expropriations onéreuses ou de difficultés techniques exceptionnelles, qu'il pourrait être envisagé d'y renoncer partiellement et provisoirement.

L'Etat doit donner lui-même l'exemple, tandis que les autres administrations seraient aisément amenées à adopter cette solution en se voyant refuser les subsides de l'Etat lorsque le travail projeté ne remplit pas les conditions ci-dessus.

Il convient d'accorder les mêmes subsides que ceux alloués pour les travaux, aux expropriations nécessaires à l'établissement de la piste cyclable projetée.

II. — Pour les travaux déjà mis en adjudication ou déjà exécutés.

A cet égard, pour remédier d'urgence aux lacunes actuelles, il est nécessaire que le législateur crée les conditions qui s'imposent pour amener les administrations intéressées à donner, sans plus tarder, au problème la solution souhaitable :

a) pour les travaux de l'Etat, 1/20 du fonds des routes serait annuellement consacré au réaménagement des pistes cyclables disparues et à la réfection d'autres pistes;

b) pour les routes provinciales et les chemins vicinaux de grande communication, il serait exceptionnellement prévu un subside de 80 % pour l'établissement des pistes cyclables, à la condition toutefois, pour les administrations en cause :

1) de dresser dans les 3 ans un plan général d'alignement et de le transmettre au Département des Travaux publics;

2) de soumettre dans les 5 ans un projet au Département.

Il y a lieu d'accorder les mêmes subsides lorsque, à l'occasion de l'élargissement et de l'amélioration de pistes existantes, il est fait un effort pour établir les pistes cyclables dans le sens préconisé ci-dessus.

Nous sommes persuadé que lorsque cette double mesure aura acquis force de loi, il ne faudra que peu de temps pour résoudre le problème du « cycliste méconnu », ce qui contribuera, dans une large mesure, à la sécurité de la circulation routière.

C. VERBAANDERD.

WETSVOORSTEL

Eerste artikel.

Deze wet beoogt het aanleggen van fietspaden langsheen zowel de Rijkswegen en Provinciebanen, als de buurtwegen

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

La présente loi a pour objet l'établissement de pistes cyclables, tant le long des routes nationales et provinciales

van groot verkeer. Zij wil komen tot de inrichting van een algemeen net van degelijke fietspaden.

Art. 2.

Artikel 3 van de wet van 11 Juli 1952 tot instelling van een speciaal en tijdelijk wegenfonds wordt als volgt aangevuld:

« De aanleg van fietspaden langsheen de wegen vermeld onder 2° en langsheen de buitenomwegen bedoeld in 3°.

Deze fietspaden zullen in beide richtingen worden aangelegd; zij zullen van dezelfde verharding als de rijweg of van een gelijkwaardige verharding worden voorzien en zullen gelijklopend met en onafhankelijk van de rijweg liggen. »

Art. 3.

Artikel 4 van de in artikel 2 vermelde wet wordt aangevuld met een lid dat als volgt luidt :

« Een twintigste van deze middelen wordt aangewend voor de aanleg van de in artikel 3, 4°, bedoelde fietspaden. »

Art. 4.

Artikel 86, C, van de provinciale wet, gewijzigd bij de wet van 27 Mei 1877, wordt door de volgende tekst vervangen:

« Het aanleggen van fietspaden langsheen de provinciebanen en andere openbare werken, geheel of ten dele op kosten van de provincie, waarvan het bedrag 50.000 frank te boven gaat.

Deze fietspaden zullen in beide richtingen worden aangelegd. Zij zullen van dezelfde verharding als de rijweg of van een gelijkwaardige verharding worden voorzien en zullen gelijklopend met de rijweg liggen. »

Art. 5.

In de wet van 10 April 1841 op de buurtwegen wordt een artikel 25bis ingevoegd, luidend als volgt :

« Fietspaden worden langsheen de wegen van groot verkeer in beide richtingen aangelegd. Deze fietspaden zullen van dezelfde verharding als de rijweg of van een gelijkwaardige verharding worden voorzien en zullen gelijklopend met de rijweg liggen. »

Art. 6.

Artikel 76, 7°, tweede lid van de gemeentewet gewijzigd door de wet van 9 Augustus 1948, wordt door de volgende bepalingen vervangen :

« De Koning bepaalt de hoofdwegen in de doortocht der steden en der aangegebouwde gedeelten der plattelandsgemeenten na het advies van de gemeenteraad en van de bestendige deputatie te hebben ingewonnen. Bij het opmaken van het algemeen rooiplan voorziet hij de aanleg van een fietspad.

Deze fietspaden zullen in beide richtingen worden aangelegd. Zij zullen van dezelfde of van gelijkwaardige verharding als de rijweg worden voorzien en zullen gelijklopend met de rijweg liggen. »

que le long des chemins vicinaux de grande communication. Elle vise à établir un réseau général de pistes cyclables convenables.

Art. 2.

L'article 3 de la loi du 11 juillet 1952 portant création d'un fonds spécial et temporaire des routes, est complété comme suit :

« L'établissement de pistes cyclables le long des routes énumérées au 2° et le long des routes de contournement prévues au 3°.

Ces pistes cyclables seront établies de part et d'autre de la chaussée; elles seront pourvues d'un revêtement identique et analogue à celui de la chaussée et seront parallèles à et indépendantes de celle-ci. »

Art. 3.

L'article 4 de la loi mentionnée à l'article 2 est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Un vingtième de ces ressources est affecté à la construction des pistes cyclables prévues à l'article 3, 4°. »

Art. 4.

L'article 86, C, de la loi provinciale, modifié par la loi du 27 mai 1877, est remplacé par le texte ci-après :

« L'établissement de pistes cyclables le long des routes provinciales et autres ouvrages publics, en tout ou en partie aux frais de la province, dont la dépense excède 50.000 francs.

Ces pistes cyclables seront établies de part et d'autre de la chaussée. Elles seront pourvues d'un revêtement identique ou analogue à celui de la chaussée et seront parallèles à celle-ci. »

Art. 5.

Dans la loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux il est inséré un article 25bis, conçu comme suit :

« Des pistes cyclables seront établies de part et d'autre de la chaussée le long des chemins de grande communication. Ces pistes cyclables seront pourvues d'un revêtement identique ou analogue à celui de la chaussée et seront parallèles à celle-ci. »

Art. 6.

L'article 76, 7°, deuxième alinéa, de la loi communale, modifié par la loi du 9 août 1948, est remplacé par les dispositions ci-après :

« Le Roi fixe la grande voirie dans la traversée des villes et des parties agglomérées des communes rurales, après avoir pris l'avis du conseil communal et de la députation permanente. Lors de l'établissement du plan général d'alignement il prévoit la création d'une piste cyclable.

Ces pistes cyclables seront établies de part et d'autre de la chaussée. Elles seront pourvues d'un revêtement identique ou analogue à celui de la chaussée et seront parallèles à celle-ci. »

Art. 7.

Artikel 2, C, van de besluitwet van 2 December 1946 betreffende de Stedebouw wordt door volgende tekst vervangen :

« C. Het net der voornaamste verkeerswegen, die aan te leggen of te wijzigen zijn, zowel voor de hoofdwegen als voor de kleine wegen, rekening houdend met het feit dat fietspaden langsheen de Rijkswegen en Provinciebanen en langsheen de buurtwegen van groot verkeer moeten aangelegd worden. »

Art. 8.

Voor wat de werken tot aanleg der fietspaden en de kosten van de daartoe vereiste onteigeningen langsheen de provinciebanen en de wegen van groot verkeer waarvan de verbetering of de herstelling sinds 1 Januari 1945 is uitgevoerd, of vóór de inwerkingtreding van de wet betreffende het herstel en het aanleggen van fietspaden langsheen de Rijkswegen en provinciebanen en de buurtwegen van groot verkeer is aanbesteed, wordt er een Rijkstoelage van 80 % toegekend, op voorwaarde dat aan de Koning, binnen de drie jaar na de inwerkingtreding van de voornoemde wet, een algemeen rooiplan, en binnen de vijf jaar na haar inwerkingtreding een ontwerp van aanleg van het fietspad aan het Departement van Openbare Werken wordt voorgelegd.

Art. 9.

Deze wet wordt van kracht de tiende dag nadat ze in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Art. 7.

L'article 2, C, de l'arrêté-loi du 2 décembre 1946, concernant l'urbanisme est remplacé par le texte ci-après :

« C. Le réseau des principales voies de communication à créer ou à modifier, tant en ce qui concerne la grande que la petite voirie, compte tenu du fait que des pistes cyclables doivent être établies le long des routes nationales et provinciales ainsi que des chemins vicinaux de grande communication. »

Art. 8.

Pour les travaux d'établissement des pistes cyclables et pour les frais résultant des expropriations le long des routes provinciales et des chemins vicinaux de grande communication dont l'amélioration ou la réfection a été exécutée depuis le 1^{er} avril 1945, ou mise en adjudication avant l'entrée en vigueur de la loi relative à la réfection et à l'établissement de pistes cyclables le long des routes nationales et provinciales ainsi que des chemins vicinaux de grande communication, il est accordé une intervention de l'Etat de 80 %, à la condition que soit soumis au Roi, dans les trois ans à partir de la mise en vigueur de ladite loi, un plan général d'alignement, et que dans les cinq ans à partir de sa mise en vigueur, le projet de construction de la piste cyclable soit soumis au Département des Travaux Publics.

Art. 9.

La présente loi entrera en vigueur le dixième jour après sa publication au *Moniteur belge*.

C. VERBAANDERD,
A. VANDEN BERGHE,
O. VERBOVEN,
G. GILLES de PELICHY,
P. VANDEN BOEYNANTS.