
**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1997 - 1998 (*)

26 NOVEMBER 1997

WETSVOORSTEL

**tot bevordering van het
fietsverkeer en de veiligheid
van spelende kinderen**

**(Ingediend door de heren Jos Ansoms
en Jozef Van Eetvelt)**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Een recent onderzoek over het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen leert ons dat bijna 17 % van het gemiddeld aantal verplaatsingen en 5,1 % van het gemiddeld aantal kilometers per persoon per dag met de fiets of de bromfiets worden afgelegd. Bovendien blijkt dat meer dan de helft van het aantal verplaatsingen korter is dan 5 km. Anderzijds blijkt dat zelfs voor deze fietsafstand bijna de helft van de verplaatsingen met de auto gebeurt.

De fiets heeft dus zeker groeimogelijkheden. Uiteraard mag men daarvan geen wonderen verwachten voor de oplossing van het steeds nijpender mobiliteitsprobleem. Toch maakt een duurzaam fietsbeleid deel uit van het mobiliteitsbeleid: elke actor in de mobiliteit moet op een of andere wijze zijn deel(tje) bijdragen om het enorme mobiliteitsprobleem enigzins onder controle te krijgen.

(*) Vierde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1997 - 1998 (*)

26 NOVEMBRE 1997

PROPOSITION DE LOI

**promouvant les déplacements
à bicyclette et la sécurité
des enfants qui jouent**

**(Déposée par MM. Jos Ansoms
et Jozef Van Eetvelt)**

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Une enquête récente concernant les comportements en matière de déplacements en Flandre nous apprend que près de 17% du nombre moyen de déplacements et 5,1% du nombre moyen de kilomètres par personne et par jour sont effectués à bicyclette ou à cyclomoteur. Il ressort en outre de cette enquête que plus de la moitié des déplacements se font sur des distances inférieures à 5 km. Il s'avère par ailleurs que même sur des distances aussi courtes, qui pourraient aisément se faire à bicyclette, près de la moitié des déplacements sont effectués en voiture.

La bicyclette pourrait donc assurément être utilisée de manière plus intensive. Il va de soi qu'il ne faut cependant pas s'attendre à ce que l'utilisation accrue de la bicyclette permette de résoudre miraculeusement le problème de la mobilité, qui se pose avec de plus en plus d'acuité. Une politique durable en faveur de la bicyclette fait néanmoins partie intégrante de politique de mobilité: chaque acteur doit d'une manière ou d'une autre, apporter sa modeste contribution, afin de maîtriser, autant que possible, l'énorme problème que pose la mobilité.

(*) Quatrième session de la 49^{ème} législature

In de periode 1987-1991 werd een aantal zeer belangrijke reglementaire wijzigingen doorgevoerd ten voordele van de fietsers. Die zijn niet zonder gevolg gebleven voor het fietsgebruik in het algemeen en de veiligheid van de fietsers in het bijzonder. En in 1995 werd de automatische vergoeding ingevoerd voor de lichamelijke en morele schade die zwakke weggebruikers oplopen wanneer zij bij een ongeval betrokken geraken. Op wetgevend vlak is dus heel wat gerealiseerd.

Toch willen we hier nog enkele elementen aan toevoegen die de veiligheid van de fietsers ten goede zullen komen. Wij zijn er overigens van overtuigd dat een verhoogde veiligheid voor de fietsers één element is, naast andere, om het fietsgebruik te stimuleren.

Naast een oplossing voor enkele problemen met betrekking tot het fietsgebruik beoogt dit wetsvoorstel ook de verbetering van de positie van het spelende kind ten opzichte van het verkeer verbeteren. Dit probleem doet zich vooral voor tijdens schoolvakanties. In deze periodes wordt aan gemeentebesturen gevraagd om de straat veiliger te maken voor spelende kinderen. Een sluitend juridisch instrument bestaat hiervoor echter nog niet. De zone-30 maakt de verblijfsgebieden wel een heel stuk veiliger, maar dergelijke zones zijn niet op het kinderspel afgestemd omdat ze er niet op de rijbaan mogen spelen. Kinderspel op de rijbaan is wel toegelaten in woonerven, maar tijdelijke woonerven bestaan nog niet.

Dit voorstel wil de mogelijkheid creëren om tijdelijke woonerven te erkennen. De indieners zijn er immers van overtuigd dat het niet volstaat dat het verkeer zich in verblijfsgebieden aanpast aan zwakke weggebruikers; het moet de gemeentebesturen mogelijk worden gemaakt om het verkeer in bepaalde straten tijdelijk ondergeschikt te maken aan spelende kinderen.

Au cours de la période 1987-1991, une série de modifications très importantes ont été apportées à la réglementation en faveur des cyclistes. Ces modifications ont un impact sur l'utilisation de la bicyclette en général et la sécurité des cyclistes en particulier. Et en 1995 a été instaurée la réparation automatique des dommages corporels et moraux subis par les usagers vulnérables en cas d'accident. De nombreuses initiatives ont donc été prises sur le plan législatif.

Nous entendons cependant y ajouter certaines mesures, qui permettront d'accroître la sécurité des cyclistes. Nous sommes d'ailleurs convaincus que le renforcement de la sécurité des cyclistes est une des mesures susceptibles d'encourager l'utilisation de la bicyclette.

Outre qu'elle tend à résoudre certains problèmes que pose l'utilisation de la bicyclette, la présente proposition de loi vise également à améliorer la situation de l'enfant qui joue par rapport à la circulation automobile. Ce problème se pose essentiellement pendant les vacances scolaires. Au cours de ces périodes, il est en effet demandé aux autorités communales de rendre les rues plus sûres pour les enfants qui jouent dehors. Il n'existe cependant pas encore d'instrument juridique cohérent pour atteindre cet objectif. Si elles rendent les zones résidentielles beaucoup plus sûres, les zones 30 ne sont pas conçues en fonction des jeux auxquels se livrent les enfants, puisque ces derniers ne peuvent y jouer sur la chaussée. Si les enfants peuvent jouer sur la chaussée dans les zones résidentielles, il n'existe cependant pas encore de zones résidentielles temporaires.

La présente proposition vise à permettre la création de zones résidentielles temporaires. Les auteurs sont en effet convaincus qu'il ne suffit pas que les automobilistes adaptent leur comportement en fonction des usagers vulnérables dans les zones résidentielles; il convient également de permettre aux autorités communales d'imposer des restrictions temporaires à la circulation dans certaines rues en fonction des jeux des enfants.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Art. 2

Enerzijds is het begrip «gelijkgrondse berm» niet gedefinieerd. Anderzijds mogen automobilisten deze berm gebruiken om te kruisen (art. 15.3. van het verkeersreglement), in te halen (art. 16.5. van het verkeersreglement) en stil te staan en te parkeren (art. 23.1.2° van het verkeersreglement) en oordelen sommige rechtbanken dat het gelijkgronds gelegen fietspad een gelijkgrondse berm is (politierechtbank Sint-Niklaas, december 1995, *Verkeersrecht*, 66/114). Dit alles bedreigt de veiligheid van de fietser en bromfietser op het weggedeelte dat hen werd toegewezen.

Daarom wordt in artikel 2.7. van het verkeersreglement uitdrukkelijk bepaald dat het fietspad niet als een gelijkgrondse berm wordt beschouwd. De begrippen «trottoir» (voetpad), «gelijkgrondse berm» en «verhoogde berm» worden gedefinieerd in de artikels 2.34., 2.35. en 2.36. van het verkeersreglement om alle onduidelijkheid, onzekerheid en twijfel over het gebruik van deze weggedeelten weg te nemen.

Een aantal gemeentebesturen richt sommige straten af en toe (bijvoorbeeld tijdens vakantieperiodes) in als «speelstraten», maar daarover wordt niets bepaald in het verkeersreglement. Daarom wordt het begrip «woonerf» verruimd tot tijdelijke inrichtingen, waardoor het ook speelstraten omvat. In deze speelstraten gelden dan dezelfde verkeersregels als in de huidige woonerven. De wegbeheerder brengt dan bij de in- en uitgang van de speelstraat respectievelijk het bord F12a en het bord F12b aan. De rechtlijnigheid van de speelstraat kan gebroken worden door tijdelijke snelheidremmende elementen, zoals afgebakende ruimtes voor speeltoezien en voor het parkeren van auto's.

Art. 3

Op 30 april 1996 oordeelde het Hof van Cassatie (*Rechtskundig Weekblad*, 1996-1997, 1224) dat een fietser die zich van een fietspad (aangeduid door twee evenwijdige witte onderbroken strepen) op een kruispunt begeeft, een manoeuvre uitvoert en dus krachtens artikel 12.4. van het verkeersreglement voorrang moet verlenen aan alle andere weggebruikers en zich niet kan beroepen op de voorrang van rechts. Daar moet aan toegevoegd worden dat, indien de fietser

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

D'une part, la notion d'«accotement de plain-pied» n'est pas définie. En outre, les automobilistes peuvent emprunter cet accotement pour effectuer un croisement (art. 15.3 du Code de la route), pour effectuer un dépassement (art. 16.5. du Code de la route) et pour arrêter ou stationner leur véhicule (art. 23.1.2° du Code de la route), et certains tribunaux estiment que la piste cyclable de plain-pied constitue un accotement de plain-pied (tribunal de police de Saint-Nicolas, décembre 1995, *Verkeersrecht*, 66/114). Tout cela compromet la sécurité du cycliste et du cyclomotoriste circulant sur la partie de la voie publique qui leur a été attribuée.

Il est dès lors explicitement prévu à l'article 2.7. du Code de la route que la piste cyclable n'est pas considérée comme un accotement de plain-pied. Les notions de «trottoir», d'«accotement de plain-pied» et d'«accotement surélevé» sont définies aux articles 2.34, 2.35 et 2.36 du Code de la route, afin d'éviter toute confusion, toute incertitude et tout doute quant à l'utilisation de ces parties de la voie publique.

Un certain nombre d'administrations communales aménagent de temps en temps (par exemple, pendant les vacances scolaires) certaines rues en rues réservées aux jeux d'enfants, mais rien n'est prévu sur ce point dans le Code de la route. La notion de «zone résidentielle» est dès lors étendue à des aménagements temporaires, de manière à ce qu'elle englobe les rues réservées aux jeux. Les règles de circulation applicables dans ces rues réservées aux jeux d'enfants sont dès lors identiques à celles en vigueur dans les zones résidentielles actuelles. Le gestionnaire de la voie publique appose les signaux F12a et F12b respectivement à l'entrée et à la sortie de la rue. Le tracé rectiligne de la rue réservée aux jeux peut être brisé par des éléments temporaires réduisant la vitesse, comme par exemple des emplacements délimités réservés à l'installation des jeux et au stationnement des véhicules.

Art. 3

Le 30 avril 1996, la Cour de cassation (*Rechtskundig Weekblad*, 1996-1997, 1224) a jugé qu'un cycliste qui débouche d'une piste cyclable (indiquée par deux lignes discontinues parallèles de couleur blanche) pour s'engager dans un carrefour exécute une manoeuvre et doit donc, en vertu de l'article 12.4 du règlement général sur la police de la circulation routière, céder la priorité à tous les autres usagers de la route et ne peut invoquer la priorité de

hetzelfde «maneuver» zou uitvoeren op een voorrangsweg, hij de normaal voorrangsschuldige bestuurders die het kruispunt oprijden, voorrang zou moeten verlenen.

Hoe goed een fietser (of een andere bestuurder) het verkeersreglement ook kent en hoe correct hij dat ook wil naleven, de interpretatie van het Hof van Cassatie met betrekking tot het verlies van de voorrang bij het verlaten van een geschilderd fietspad dat stopt voor een kruispunt (zelfs indien geen sprake zou zijn van een zijdelinge verplaatsing) is voor de fietser wereldvreemd. Even wereldvreemd is overigens de stelling dat een vóór het kruispunt uitgevoerd en beëindigd maneuver voor gevolg zou hebben dat de bestuurder - fietser of andere - op het volgend kruispunt zijn voorrang zou verliezen.

Om het probleem op te lossen, wordt in artikel 12.4. van het verkeersreglement een nieuw lid toegevoegd waarin bepaald wordt dat het verlaten van een rechts van de rijbaan gelegen fietspad dat stopt voor een kruispunt de voorrangsregels op dat kruispunt niet wijzigt.

Art. 4

De reglementering voor het eenrichtingsverkeer geldt principieel voor alle vervoerswijzen, dus ook voor fietsers. Anderzijds willen vele gemeenten in eenrichtingsstraten een uitzondering voor fietsers maken. Dat is ook belangrijk, omdat een dergelijke maatregel de af te leggen afstand voor fietsers behoorlijk kan inkorten, wat het fietsgebruik bevordert.

Artikel 68.4.2° van het verkeersreglement schrijft voor dat een onderbord M.2. of M.3. aangebracht moet worden bij het verkeersbord C3 dat niet geldt voor fietsers of voor fietsers en bromfietzers. Op grond van een strikte formulering van artikel 9.2, § 3, van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald, wordt bij de aanduiding van (winkel)wandelstraten alleen het gebruik van een onderbord over laad- en lostijden toegelaten. Een onderbord dat fietsers in deze winkelwandelstraten zou toelaten, kan niet aangebracht worden.

Omwille van de «omrijgevoeligheid» van fietsers en de continuïteit van de fietsroutes wordt in artikel 68.4.2° van het verkeersreglement uitdrukkelijk bepaald dat in (winkel)wandelstraten bij het bord C3 het onderbord M.2. -niet het bord M.3. (bromfietzers)-aangebracht mag worden, waardoor het toegangsverbod niet meer geldt voor fietsers. Het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 moet dan ook in die zin aangepast worden.

droite. Il faut y ajouter que, si le cycliste exécutait la même manoeuvre sur une voie prioritaire, il devrait céder la priorité à tous les conducteurs, normalement débiteurs de priorité qui s'engagent dans le carrefour.

Si parfaitement le cycliste (ou un autre conducteur) connût-il le Code de la route et si correctement vou-lût-il l'observer, l'interprétation donnée par la Cour de cassation lorsqu'elle considère qu'il perd la priorité en quittant la piste cyclable, indiquée par un marquage au sol, qui se termine avant un carrefour (même s'il n'y avait pas de déplacement latéral) est pour lui totalement irréaliste. Tout aussi irréaliste est d'ailleurs la thèse selon laquelle une manoeuvre exécutée et terminée avant le carrefour aurait pour conséquence que le conducteur - cycliste ou autre - perdrait sa priorité au carrefour suivant.

En vue de résoudre le problème, il est inséré dans l'article 12.4 du règlement sur la police de la circulation routière un nouvel alinéa qui dispose que le fait de quitter une piste cyclable située à droite de la chaussée et se terminant avant un carrefour ne modifie pas les règles de priorité à ce carrefour.

Art.4

Les règles relatives à la circulation à sens unique s'appliquent en principe à tous les modes de transport, donc aussi aux cyclistes, mais de nombreuses communes souhaitent faire une exception pour les cyclistes. Une telle mesure est aussi importante, du fait qu'elle permet de raccourcir sensiblement la distance à parcourir pour les cyclistes et est donc de nature à promouvoir l'utilisation de la bicyclette.

L'article 68.4.2° du Code de la route prévoit qu'un panneau additionnel M 2 ou M 3 doit compléter le signal C3 lorsque celui-ci n'est pas applicable aux cyclistes ou aux cyclistes et cyclomotoristes. Si l'on s'en tient strictement à la formulation de l'article 9.2, § 3, de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière, seule l'utilisation d'un panneau additionnel relatif aux heures de chargement et de déchargement est autorisée pour l'indication des rues piétonnes. Il n'est pas permis de placer un panneau additionnel autorisant les cyclistes à circuler dans ces rues.

Etant donné que les cyclistes n'apprécient guère d'être contraints d'effectuer des détours et qu'il faut veiller à assurer la continuité des circuits pour cyclotouristes, l'article 68.4.2° du Code de la route dispose expressément que le panneau C3 peut être complété par le panneau additionnel M.2. - pas par le panneau M.3. (cyclomotoristes) - dans les rues piétonnes, ce qui rend l'interdiction d'accès inapplicable aux cyclistes. L'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 doit dès lors être adapté dans ce sens.

Art. 5

De strenge inrichtingsvoorwaarden voor fietsopstelvakken aan kruispunten belemmeren de verspreiding van deze fietsvriendelijke maatregel. De voorwaarde dat er een fietspad van minimaal 25 meter moet zijn, is in stedelijke omgevingen vaak niet haalbaar.

Daarom wordt deze voorwaarde, opgenomen in het ministerieel besluit van 11 oktober 1976, geneutraliseerd door een nieuwe formulering van artikel 77.6 van het verkeersreglement.

J. ANSOMS
J. VAN EETVELT

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement betreffende de politie over het wegverkeer, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 23 juni 1978, 21 december 1983, 25 maart 1987, 20 juli 1990, 18 september 1991 en 16 juli 1997, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) de bepaling onder 2.7., tweede lid, wordt aangevuld als volgt:

«en wordt niet beschouwd als een gelijkgrondse berm, een verhoogde berm of een trottoir»;

B) in de bepaling onder 2.28. worden tussen de woorden «meer» en «speciaal» de woorden «tijdelijk of definitief» ingevoegd;

C) het artikel wordt aangevuld met de volgende bepalingen:

«2.34. «Trottoir» (voetpad), het gedeelte van de openbare weg dat bij middel van een verharde wegdekleding voor het voetgangersverkeer werd ingericht

Art. 5

La rigueur des conditions fixées pour l'aménagement des zones avancées pour cyclistes aux carrefours empêche la généralisation de cette mesure favorable à des usagers de la route. Souvent, la condition requérant l'existence d'une piste cyclable de 25 mètres au minimum ne peut être remplie dans les environnements urbains.

C'est pourquoi cette condition, figurant dans l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976, est neutralisée par une nouvelle formulation de l'article 77.6 du Code la route.

PROPOSITION DE LOIArticle 1^{er}

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

Art. 2

A l'article 2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, modifié par les arrêtés royaux des 27 avril 1976, 23 juin 1978, 21 décembre 1983, 25 mars 1987, 20 juillet 1990, 18 septembre 1991 et 16 juillet 1997, sont apportées les modifications suivantes:

A) la disposition figurant au point 2.7, alinéa 2, est complétée par ce qui suit:

«et n'est pas considérée comme un accotement de plain-pied, un accotement en saillie ou un trottoir»;

B) dans la disposition figurant au point 2.28, entre les mots «spécialement aménagées» et les mots «dont les accès», insérer les mots «, à titre temporaire ou définitif»,.

C) l'article est complété par les dispositions suivantes:

«2.34. «Trottoir», la partie de la voie publique qui, pour la circulation des piétons, est pourvue d'un revêtement en dur et se distingue des autres parties de

en zich onderscheidt van de andere weggedeelten door een afscheiding met een boordsteen, door het gebruik van een andere wegbekleding of om het even welke fysische scheiding of door een combinatie van twee of meer van deze middelen.

2.35. «Gelijkgrondse berm», het aan de buitenrand van de openbare weg gelegen weggedeelte dat op gelijke hoogte ligt met de rijbaan en niet verhard is of dat gelegen is aan gene zijde van de in artikel 75 bedoelde overlangse markeringen die de rand van de rijbaan aanduiden.

2.36. «Verhoogde berm», het niet van een verharde wegbekleding voorziene gedeelte van de openbare weg dat bij middel van een verhoogde boordsteen van de andere weggebruikers afgescheiden is.».

Art.3

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

«Wordt niet als maneuver beschouwd : het verlaten van een rechts van de rijbaan gelegen fietspad dat stopt voor een kruispunt, om dit kruispunt op te rijden.».

Art. 4

Artikel 68.4.2°. van hetzelfde besluit, toegevoegd bij het koninklijk besluit van 20 juli 1990, wordt aangevuld met het volgende lid:

«In (winkel)wandelstraten moet een onderbord van het model M.2. bedoeld in artikel 65.2., het verkeersbord C3 aanvullen wanneer het verbod niet geldt voor fietsers. Het onderbord van het model M.3. bedoeld in hetzelfde artikel, mag in (winkel)wandelstraten niet worden gebruikt.».

Art. 5

In artikel 77.6., tweede lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 20 juli 1990, worden tussen de woorden «zone,» en «aansluitend» de woorden «al dan niet» ingevoegd.

4 november 1997

J. ANSOMS
J. VAN EETVELT

la chaussée par une séparation constituée d'une bordure, par l'utilisation d'un autre revêtement ou par toute autre séparation physique ou par la combinaison de deux ou plusieurs de ces moyens.

2.35. «Accotement de plain-pied», la partie de la chaussée située au-delà du bord de la voie publique, qui se trouve au même niveau que la bande de circulation et ne comporte pas de revêtement ou est située au-delà des marques longitudinales indiquant le bord de la chaussée prévues à l'article 75.

2.36. «Accotement en saillie», la partie de la voie publique ne comportant pas de revêtement en dur et qui est séparée par une bordure en saillie des parties de la chaussée réservées aux autres usagers de la route.».

Art.3

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

«N'est pas considéré comme une manoeuvre, le fait de quitter une piste cyclable située à droite de la chaussée et se terminant avant un carrefour, pour s'engager dans ce carrefour.».

Art. 4

L'article 68. 4. 2°. du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 20 juillet 1990, est complété par l'alinéa suivant:

«Un panneau additionnel du modèle M.2., prévu à l'article 65.2., doit compléter le signal C.3. dans les rue piétonnes lorsque l'interdiction n'est pas applicable aux cyclistes. Le panneau additionnel du modèle M.3. prévu au même article ne peut pas être placé dans les rues piétonnes.»

Art. 5

A l'article 77.6, alinéa 2, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 20 juillet 1990, les mots «ou non» sont insérés entre les mots «où aboutit» et les mots «une piste cyclable».

4 novembre 1997