

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

22 AVRIL 1999

PROPOSITION DE LOI

**modifiant le règlement général sur la
police de la circulation routière en ce
qui concerne l'arrêt
et le stationnement**

(Déposée par M. Hugo Van Dienderen et
Mme Martine Schüttringer)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'article 23 du règlement sur la police de la circulation routière régit le stationnement: hors de la chaussée sur l'accotement de plain-pied ou, en dehors des agglomérations, sur tout accotement. A défaut d'accotement praticable, le véhicule peut être rangé totalement ou partiellement sur la chaussée. Une bande praticable d'un mètre de large doit être laissée à la disposition des piétons du côté extérieur de la voie publique.

L'article 24 du règlement sur la police de la circulation routière prévoit qu'il est interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement à tout endroit où il est manifestement susceptible de constituer un danger pour les autres usagers de la route ou de les gêner sans nécessité, notamment sur les trottoirs et, dans les agglomérations, sur les accotements en saillie. Cette règle très précise est malheureusement suivie par les mots «sauf réglementation locale.». Le gestionnaire de la voie publique peut donc autoriser l'arrêt ou le stationnement de véhicules rangés totalement ou partiellement sur les trottoirs et dispose même à cet effet d'un instrument légal, à savoir les signaux E9e (totalement) et E9f (partiellement).

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

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

22 APRIL 1999

WETSVOORSTEL

**tot wijziging,
wat het stilstaan
en parkeren betreft,
van het wegverkeersreglement**

(Ingediend door de heer Hugo Van Dienderen
en mevrouw Martine Schüttringer)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Artikel 23 van het wegverkeersreglement regelt het parkeren: buiten de rijbaan op de gelijkgrondse berm of, buiten de bebouwde kommen, op eender welke berm. Indien er geen bruikbare berm is, mag het voertuig geheel of gedeeltelijk op de rijbaan worden opgesteld. Voor voetgangers moet wel een begaanbare strook van 1 meter breed worden vrijgelaten, aan de buitenkant van de openbare weg.

Artikel 24 van het wegverkeersreglement bepaalt dat het verboden is auto's te laten stilstaan of parkeren op elke plaats waar dit duidelijk een gevaar zou kunnen betekenen voor de andere weggebruikers of waar dit hun onnodig zou kunnen hinderen, en in het bijzonder op de voetpaden en, binnen de bebouwde kommen, op de verhoogde bermen. Jammer genoeg wordt deze duidelijke regel gevolgd door... «behoudens plaatselijke reglementering». De wegbeheerder mag dus toestaan dat auto's geheel of gedeeltelijk op voetpaden stilstaan of parkeren en krijgt daar zelfs een wettelijk instrument voor, de verkeersborden E9e (geheel) en E9f (deels).

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

On est en droit de s'interroger sur cette possibilité de prévoir des exceptions réglementaires. Certaines communes y recourent, alors que d'autres n'en font aucun usage, bien que l'aménagement des voies publiques ne puisse pas être tellement différent.

Le gestionnaire de la voie publique qui accorde (souvent pour des motifs erronés, par exemple permettre une vitesse plus élevée) une exception totale ou partielle crée une situation dangereuse pour les piétons, qui ne sont plus protégés par la barrière physique que constitue malgré tout un trottoir pourvu d'une bordure.

On ne peut plus, dans le cadre de l'encouragement de la circulation des piétons et des cyclistes, tolérer l'arrêt ou le stationnement sur les trottoirs. Permettre le stationnement sur les trottoirs revient à donner un signal erroné, donnant à penser que la mobilité (automobile) prime et que les autres usagers de la route doivent céder la place à l'automobile. La toute puissance de l'automobile n'épargne décidément rien, puisque même les trottoirs doivent y passer...

Les automobilistes concluent dès lors que ce n'est pas très grave de stationner sur les trottoirs. Par facilité, l'exception réglementaire est invoquée pour stationner ou s'arrêter également sur les trottoirs à des endroits non réglementés. Cette pratique ne compromet pas seulement la sécurité des piétons, elle occasionne aussi souvent des dégâts au domaine public, les trottoirs n'étant pas conçus pour supporter le poids des voitures.

Alors que la paralysie menace la circulation automobile et que la pression exercée par la chasse aux aires de stationnement devient insupportable à certains endroits, les automobilistes ont tendance à s'appropriier tout l'espace disponible, y compris l'espace réservé aux piétons et aux cyclistes, car ils ne trouvent pas de place de stationnement autrement. Il convient donc de défendre avec vigueur l'usage exclusif des trottoirs et des pistes cyclables par les piétons et les cyclistes. Ces espaces doivent être clairement délimités. Les solutions hybrides donnent une mauvaise image de la Belgique («En Belgique, tout est permis, même stationner sur un trottoir!»). Aux Pays-Bas, le Code de la route ne prévoit pas la possibilité de s'arrêter ou de stationner totalement ou en partie sur les trottoirs.

Le stationnement non réglementé sur un trottoir ne constitue pas une infraction grave (arrêté royal du 7 avril 1976). Des voix s'élèvent pourtant depuis pas mal de temps pour réclamer que ces «infractions

Men kan zich vragen stellen bij deze mogelijkheid tot uitzonderingsreglementering. In bepaalde gemeenten wordt van deze mogelijkheid gebruik gemaakt, in andere gemeenten helemaal niet, hoewel de verschillen in weginrichting toch niet zo groot kunnen zijn.

Waar de wegbeheerder de uitzondering geheel of gedeeltelijk toestaat, dikwijls om verkeerde motieven (bijvoorbeeld hogere snelheid mogelijk maken) ontstaat een gevaarlijke situatie voor voetgangers. Zij worden niet meer beschermd door de fysieke barrière die een voetpad met boordsteen toch vormt.

Met het oog op het stimuleren van voetgangers- en fietsersverkeer, kan stilstaan of parkeren op voetpaden niet meer getolereerd worden. Laten parkeren op voetpaden geeft een verkeerd signaal, namelijk dat de auto(mobiliteit) primeert en dat andere weggebruikers moeten wijken voor de auto. Koning auto, de heerser van de straat, zelfs het voetpad moet er aan geloven...

Autobestuurders concluderen ook dat het niet zo erg is om op voetpaden te parkeren. De gereglementeerde uitzondering wordt gemakshalve als excuus gebruikt om op niet-gereglementeerde plaatsen eveneens op het voetpad te parkeren of stil te staan. Daarbij worden niet alleen voetgangers in gevaar gebracht, maar wordt ook dikwijls schade toegebracht aan het openbaar domein, omdat voetpaden niet berekend zijn op het gewicht van auto's.

Net nu het autoverkeer zichzelf begint vast te rijden en de parkeerdruk op sommige plaatsen ondraaglijk wordt, zijn autobestuurders geneigd om heel de open ruimte te bezetten en ook de ruimte voor voetgangers en fietsers in te palmen, omdat zij anders geen plaats vinden. Voetpaden en fietspaden moeten dan ook hard verdedigd worden als exclusief terrein. Er moet een duidelijke grens zijn. Halfslachtige oplossingen dragen niet bij tot het imago van België («In België kan alles, zelfs parkeren op een voetpad!»). In Nederland komt de mogelijkheid om geheel of gedeeltelijk stil te staan of te parkeren op voetpaden niet voor in het verkeersreglement.

Het niet-gereglementeerde parkeren op voetpaden is geen zware overtreding (KB 7 april 1976). Nochtans wordt er al enige tijd op aangedrongen deze «asociale overtreding» ook te klassificeren als zware over-

asociales» soient considérées comme des infractions graves¹. Il faut mettre les points sur les i en interdisant, dans tous les cas, l'arrêt et le stationnement sur les trottoirs. Et le non-respect de cette interdiction devra constituer une infraction grave.

Ces principes se retrouvent déjà dans certaines politiques menées. C'est ainsi qu'un arrêté du gouvernement flamand du 29 avril 1997 fixant un règlement général sur la bâtisse en matière de chemins destinés à la circulation de piétons (*Moniteur belge* du 7 mai 1997) dispose qu'un trottoir doit avoir une largeur minimale de 1,50 mètre, sauf lorsque la rue a une largeur d'alignement inférieure à 9 mètres. De plus, le trottoir doit toujours comprendre une voie pédestre sans obstacles d'au moins 1 mètre de large. Dans de nombreux cas, ce règlement rend impossible le stationnement sur les trottoirs.

L'article 24, alinéa 1^{er}, 1°, du Code de la route doit dès lors être adapté dans le même sens. Les panneaux E9e et E9f peuvent être supprimés: le stationnement sur les trottoirs et sur les accotements en saillie doit être interdit dans les agglomérations.

En vertu de l'article 23, les véhicules peuvent être mis à l'arrêt ou en stationnement:

- dans une agglomération: sur des accotements de plain-pied, à condition qu'une bande praticable d'au moins un mètre soit laissée à la disposition des piétons du côté extérieur de la voie publique;

- en dehors d'une agglomération: sur tout accotement, à condition qu'une bande praticable d'au moins un mètre soit laissée à la disposition des piétons du côté extérieur de la voie publique;

- à défaut d'accotement praticable, totalement ou partiellement sur la chaussée.

La convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière et le protocole de Genève du 1^{er} mars 1973 sur les marques routières² ne s'opposent pas aux règles proposées, puisque les panneaux E9e et E9f n'y sont pas mentionnés. Les États signataires sont par conséquent libres de créer ou de supprimer de tels panneaux³.

treding¹. Deze lijn moet scherp en duidelijk worden doorgetrokken: stilstaan of parkeren op voetpaden mag niet, in geen enkel geval. En als het toch gebeurt, is het een zware overtreding.

Deze principes zijn reeds terug te vinden in het beleid : op 7 mei 1997 verscheen in het *Belgisch Staatsblad* een algemene bouwverordening van de Vlaamse regering (dd. 29 april 1997) inzake wegen voor voetgangersverkeer. Conform deze bouwverordening moet een voetpad minstens 1,5 meter breed zijn, tenzij de rooilijnbreedte in de straat minder dan 9 meter bedraagt. Bovendien moet er steeds een minimale obstakelvrije loopweg van 1 meter zijn. Deze bouwverordening maakt in vele gevallen het parkeren op voetpaden onmogelijk.

Artikel 24, eerste lid, 1°, van het wegverkeersreglement moet dan ook in die zin worden aangepast. De verkeersborden E9e en E9f kunnen afgeschaft worden : op voetpaden en op verhoogde bermen in bebouwde kom mag er niet meer geparkeerd worden.

Conform artikel 23 kunnen wagens dan parkeren of stilstaan :

- binnen de bebouwde kom: op gelijkgrondse bermen, mits 1 meter vrije doorgang voor voetgangers aan de buitenkant van de openbare weg;

- buiten de bebouwde kom: op eender welke berm, mits 1 meter vrije doorgang voor voetgangers;

- indien er geen bruikbare berm is, geheel of gedeeltelijk op de rijbaan.

Het verdrag van Wenen van 8 november 1968 inzake verkeerstekens en het protocol van Genève van 1 maart 1973 inzake wegmarkeringen² verzetten zich niet tegen de voorgestelde regeling. De verkeersborden E9e en E9f komen er niet in voor. De verdragsluitende staten zijn dan ook vrij om dergelijke borden in te voeren of weer af te schaffen³.

H. VAN DIENDEREN
M. SCHÜTTRINGER

¹ DE MOL J. et BEKE F., «Langzaam verkeer in een stroomversnelling, acht wetgevende voorstellen ten gunste van de zwakke weggebruiker», Gand, 16 décembre 1994.

² Approuvés tous deux par la loi du 30 septembre 1988, *Moniteur belge* du 28 décembre 1989.

³ *European Rules concerning Road Traffic, Signs and Signals*, coordination de la convention de Vienne de 1968, de l'accord de Genève de 1971, etc., édité par la Conférence européenne des ministres des Transports, février 1994: 1^{re} partie (*Road Traffic Rules and Annexes*), chapitre 1^{er}, art. 3.

¹ DE MOL, J. en BEKE, F., «Langzaam verkeer in een stroomversnelling, acht wetgevende voorstellen ten gunste van de zwakke weggebruiker», Gent, 16 december 1994.

² Beide bekrachtigd bij de wet van 30 september 1988, *B.S.* 28 december 1989.

³ *European Rules concerning Road Traffic, Signs and Signals*, coördinatie van het verdrag van Wenen 1968, de overeenkomst van Genève 1971, e.a., uitgegeven door de *European Conference of Ministers of Transport*, februari 1994: deel 1 (*Road Traffic Rules and Annexes*), hoofdstuk 1, art. 3.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

A l'article 24, alinéa 1^{er}, 1°, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, les mots «, sauf réglementation locale» sont supprimés.

Art. 3

A l'article 70.2.1, 3°, du même arrêté royal, les mots «E9e Stationnement obligatoire sur l'accotement ou sur le trottoir», les mots «E9f Stationnement obligatoire en partie sur l'accotement ou sur le trottoir» et les panneaux correspondants sont supprimés.

4 mars 1999.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 24, eerste lid, 1°, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, vervallen de woorden «, behoudens plaatselijke reglementering».

Art. 3

In artikel 70.2.1, 3°, van hetzelfde besluit vervallen de woorden «E9e Verplicht parkeren op de berm of op het trottoir» en «E9f Verplicht parkeren deels op de berm of op het trottoir» en de bijbehorende verkeersborden.

4 maart 1999

H. VAN DIENDEREN
M. SCHÜTTRINGER