

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

22 AVRIL 1999

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'article 68 du règlement
général sur la police de la circulation
routière en ce qui concerne l'autorisa-
tion des cyclistes dans les rues à sens
unique**

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

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'arrêté royal du 20 juillet 1990¹ a inséré dans le Code de la route un article 68.4 en vertu duquel les gestionnaires de la voie publique peuvent prévoir sur les signaux C1 (sens interdit pour tout conducteur) et C3 (accès interdit, dans les deux sens, à tout conducteur) une exception pour les cyclistes et, éventuellement, les conducteurs de cyclomoteurs en complétant ces signaux d'un panneau additionnel M2 ou M3. Cet arrêté royal est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1991. Depuis lors, les gestionnaires de la voie publique peuvent autoriser les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à rouler dans les deux sens dans les rues à sens unique.

Cette mesure a été accueillie très positivement; les cyclistes sont en effet particulièrement sensibles aux distances et préfèrent éviter les détours. Si l'on souhaite stimuler le trafic cycliste, il faut veiller à ce que

¹ *Moniteur belge* du 25 septembre 1990.

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

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

22 APRIL 1999

WETSVOORSTEL

**tot wijziging, wat de toelating
van fietsers in eenrichtingsstraten
betreft, van artikel 68 van
het wegverkeersreglement**

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

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Bij het koninklijk besluit van 20 juli 1990¹, werd een nieuw artikel 68.4 in het wegverkeersreglement ingevoerd, waardoor de wegbeheerders op de borden C1 (verboden richting voor iedere bestuurder) en C3 (verboden toegang, in beide richtingen, voor iedere bestuurder) een uitzondering voor fietsers en eventueel bromfietsers kan toestaan door het aanbrengen van een onderbord M1 of M3. Dit KB is in werking getreden op 1 januari 1991. Sindsdien kan de wegbeheerder fietsers en bromfietsers toestaan om in éénrichtingsstraten in beide richtingen te rijden.

Deze maatregel was zeer welkom: fietsers zijn immers erg afstandsgevoelig en vermijden liefst omrijden. Wil men het fietsverkeer stimuleren dan moet men er voor zorgen dat fietsers steeds de kortste weg

¹ *Belgisch Staatsblad* van 25 september 1990.

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

les cyclistes puissent toujours emprunter l'itinéraire le plus court. Les gestionnaires (locaux) de la voie publique, certains plus que d'autres, ont utilisé cette possibilité en fonction de leur volonté de mener une politique favorable au vélo. Les critiques initiales, inspirées par les dangers supposés pour les cyclistes, n'ont pas été confirmées par les faits. Les accidents impliquant des cyclistes roulant en sens inverse s'avèrent en effet extrêmement rares.²

La réglementation existante peut cependant être améliorée.

1. Les communes doivent instaurer cette mesure au moyen d'un règlement communal complémentaire relatif aux voies publiques. Ce règlement doit être approuvé par l'administration fédérale³. Il arrive régulièrement que le règlement complémentaire ne soit pas approuvé, ce que les communes perçoivent à juste titre comme du pinaillage.

2. L'Institut belge pour la sécurité routière a posé comme condition (recommandation) pour l'instauration du trafic cycliste en sens opposé que la largeur de la voie de circulation devait atteindre au moins 3,5 mètres. En cas de trafic de marchandises très peu fréquent, l'Institut prévoyait même qu'une voie de circulation de 3 mètres de largeur était suffisante pour permettre le croisement d'un cycliste et d'une automobile⁴.

Fin 1998, le secrétaire d'État Jan Peeters a ramené la largeur minimale de la chaussée, en cas de circulation à sens unique limitée, à 3 mètres, et exceptionnellement même à 2,6 mètres. À cette occasion, il a encouragé les gestionnaires de la voie publique à autoriser désormais les cyclistes à circuler dans les deux sens dans toutes les rues où l'on envisage d'instaurer une circulation à sens unique (sauf si la chose s'avère vraiment impossible pour des raisons de sécurité) et à examiner si la circulation des vélos dans les deux sens peut être autorisée dans les rues qui sont déjà à sens unique;

Nous proposons d'aller encore plus loin. Étant donné que l'on peut supposer que la grande majorité des rues à sens unique ont, au minimum, une largeur de 3,5 mètres, on peut se demander si toutes ces formalités sont bien nécessaires (volonté politique, budget, signalisation, règlement complémentaire en matière de circulation, approbation par le ministère des Communications, etc.).

kunnen volgen. De (lokale) wegbeheerders hebben, de ene al meer dan de andere, gebruik gemaakt van deze mogelijkheid, afhankelijk van hun wil om een fietsvriendelijk beleid te voeren. De aanvankelijke kritieken met betrekking tot de vermeende gevaren voor fietsers werden niet bewaarheid. Ongevallen met fietsers die in de tegenrichting rijden, blijken uiterst zeldzaam te zijn².

Nochtans is de bestaande regeling vatbaar voor verbetering.

1. Gemeenten moeten deze maatregel instellen middels een aanvullend gemeentelijk verkeersreglement. Dat reglement moet goedgekeurd worden door de federale administratie³. Regelmatig wordt het aanvullend verkeersreglement niet goedgekeurd, wat de gemeenten terecht als overdreven betuttelend ervaren.

2. Bij het invoeren van fietsverkeer in tegenrichting, stelde het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid als voorwaarde (aanbeveling) dat de rijbaanbreedte minimaal 3,5 meter bedroeg. Wanneer vrachtverkeer zeer uitzonderlijk was, volstond zelfs een rijbaanbreedte van 3 meter om een fietser en een personenwagen te laten kruisen⁴.

Eind 1998 heeft staatssecretaris Jan Peeters de minimale wegbreedte voor beperkt éénrichtingsverkeer teruggebracht tot 3 meter en uitzonderlijk zelfs tot 2,6 meter. Bij die gelegenheid moedigde hij de wegbeheerders aan om voortaan in alle straten waar éénrichtingsverkeer wordt overwogen fietsverkeer in beide richtingen toe te laten (tenzij dat om veiligheidsredenen echt niet mogelijk is) en verder te onderzoeken of in straten waar het éénrichtingsverkeer reeds van toepassing is, het fietsverkeer in beide richtingen kan worden toegelaten.

Wij staan een verdergaande oplossing voor. Men mag zeker aannemen dat het gros van de éénrichtingsstraten minimaal 3 tot 3,5 meter breed is. Waarom is dan al die rompslomp (politieke wil, budget, signalisatie, aanvullend verkeersreglement, goedkeuring door het ministerie van Verkeer enz.) nodig?

² LANGZAAM VERKEER, *Fietsen kan*, 1995, p. 55.

³ Par le ministre des Communications, cf. circulaire du 14 novembre 1977, *Moniteur belge* du 17 décembre 1977.

⁴ Institut belge pour la circulation routière, Aménagements cyclables - Recommandations pour une infrastructure à la mesure des cyclistes, p. 33.

² LANGZAAM VERKEER, *Fietsen kan*, 1995, blz. 55.

³ Door de minister van Verkeer, cf. omzendbrief van 14 november 1977, *B.S.* 17 december 1977.

⁴ BELGISCH INSTITUUT VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID, *Fietsvoorzieningen - Aanbevelingen voor fietsvriendelijke infrastructuur*, blz. 33.

3. Lorsque la possibilité en question a été instaurée, ses détracteurs ont estimé que toutes ces règles allaient prêter à confusion et que les cyclistes allaient s'imaginer qu'ils pourraient circuler à contresens dans toutes les rues à sens unique.

Cette prédiction s'est quelque peu vérifiée. Les cyclistes sont plus nombreux à emprunter les sens interdits, se prévalant à tort de la règle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1991. Cette situation comporte un danger: les automobilistes circulant dans le sens autorisé ne s'attendent pas à ce que des cyclistes débouchent devant eux en sens interdit. La route n'est jamais adaptée (bien que ce ne soit pas toujours nécessaire) en fonction de la circulation à contresens des cyclistes, par exemple en ce qui concerne le stationnement ou le marquage du début d'une piste cyclable à chaque extrémité de la rue. Afin de clarifier les choses, tant pour les cyclistes que pour les autres usagers, il serait dès lors opportun d'instaurer une règle uniforme indépendante de la volonté du gestionnaire de la voie publique de mener une politique favorable aux cyclistes. Les automobilistes doivent toujours s'attendre à se trouver face à un cycliste roulant à contresens.

4. Bien qu'ils souhaitent, en principe, mener une politique favorable aux cyclistes, certains gestionnaires locaux de la voie publique subordonnent l'octroi de dérogations à des conditions trop strictes. La rue devrait, par exemple, avoir une largeur de 4 mètres ou le stationnement devrait être interdit du côté gauche de la chaussée (par rapport au sens de circulation des voitures). Ces conditions reposent sur des idées préconçues quant aux risques liés à la circulation des vélos à contresens. Ainsi qu'il a déjà été souligné, la pratique montre que le nombre d'accidents impliquant des cyclistes a à peine augmenté: ils se produisent presque exclusivement aux carrefours.⁵

Toutes ces considérations justifient que l'exception devienne la règle: désormais, les cyclistes pourront toujours circuler dans les deux sens sur les chaussées à sens unique, sauf exceptions prévues par le gestionnaire de la voie publique. Cela correspond du reste à l'une des recommandations du «*Fietsforum*» des communes⁶.

Pour l'instant, il faut une signalisation particulièrement importante pour autoriser les cyclistes à circuler en sens contraire. Une généralisation permettrait-elle de résoudre ce problème? Non. En tant

3. Bij de invoering van deze mogelijkheid meenden tegenstanders dat de hele regeling te verwarrend was en dat fietsers nu zouden denken dat zij in elke éénrichtingsstraat in tegenrichting zouden mogen rijden.

Dat is enigszins juist gebleken. Méér dan voorheen rijden fietsers de verboden (tegen)richting in, waarbij zij zich dan ten onrechte beroepen op de regeling ingevoerd vanaf 1 januari 1991. Deze situatie veroorzaakt een risico: autobestuurders in de toegelaten richting zijn niet bedacht op tegemoetkomende fietsers in de verboden tegenrichting. De weg is nooit aangepast (hoewel dat niet altijd nodig is) aan fietsers in tegenrichting, bijvoorbeeld wat het parkeren betreft of door markering van de aanzet van een fietspad bij begin en einde van de straat. Om opnieuw duidelijkheid te krijgen, zowel voor de fietsers als voor de andere weggebruikers, zou een uniforme regeling, die niet afhankelijk is van de wil van de wegbeheerder om een fietsvriendelijk beleid te voeren, dan ook beter zijn. Automobilisten moeten er altijd op bedacht zijn dat er fietsers vanuit de tegenrichting kunnen komen.

4. Bepaalde lokale wegbeheerders wensen in principe wel een fietsvriendelijk beleid te voeren maar hanteren al te strikte voorwaarden om de uitzondering toe te staan. De straat zou bijvoorbeeld een minimumbreedte van 4 meter moeten hebben of er zou niet aan de linkerkant van de rijbaan (in de rijrichting van de auto's) geparkeerd mogen worden. Deze voorwaarden zijn gebaseerd op vooroordelen over de risico's die zouden gecreëerd worden door fietsers in tegenrichting te laten rijden. Zoals reeds vermeld blijkt uit de praktijk dat het aantal ongevallen met fietsers nauwelijks gestegen is: ze komen bijna uitsluitend voor op kruispunten⁵.

Om al deze redenen is het aangewezen om van de uitzondering de regel te maken: voortaan mogen fietsers steeds in beide richtingen rijden in éénrichtingsstraten, behoudens de uitzonderingen bepaald door de wegbeheerder. Dit was trouwens ook één van de verzuchtingen van het «*Fietsforum*» van de gemeenten⁶.

Op dit moment vergt het toelaten van fietsers in tegenrichting bijzonder veel signalisatie. Zou een veralgemening ook dat kunnen verhelpen? Neen. België moet als verdragspartij immers rekening hou-

⁵ Voir *Evaluatie fietsers in tegenrichting*, ville de Courtrai, service de la circulation, 1998; voir également *Best practice to promote cycling and walking*, ADONIS project, 1998, p. 159.

⁶ Le forum a été organisé les 13 et 14 mai 1997 par les villes d'Anvers et de Gand, en collaboration avec l'Association des villes et communes de Flandre; les conclusions ont été publiées dans un encart spécial paru dans «*De Gemeente*», 1997-10, «*Naar een lokaal fietsbeleid*», p. VIII.

⁵ Zie *Evaluatie fietsers in tegenrichting*, Stad Kortrijk, dienst verkeer, 1998; zie ook: *Best practice to promote cycling and walking*, ADONIS project, 1998, blz. 159.

⁶ Het forum werd op 13 en 14 mei 1997 georganiseerd door Antwerpen en Gent in samenwerking met de Vereniging van Vlaamse steden en gemeenten; de conclusies werden gepubliceerd als extra katern in *De Gemeente*, 1997-10, «*Naar een lokaal fietsbeleid*», blz. VIII.

qu'État signataire, la Belgique doit en effet tenir compte de la convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière et du protocole de Genève du 1^{er} mars 1973 sur les marques routières⁷. Ces conventions déterminent la signification d'un certain nombre de signaux routiers et les États signataires ne peuvent y déroger⁸. C'est pourquoi il ne peut être donné d'autre signification à la plupart des signaux, tels que le signal C1, prévus par le règlement sur la police de la circulation routière.

Il semble dès lors qu'il n'y ait pas d'autre solution que d'obliger les gestionnaires de la voie publique à compléter désormais systématiquement le signal C1 par le panneau additionnel M2 ou M3, sauf circonstances particulières. On peut également obliger les gestionnaires de la voie publique à compléter tous les signaux C1 par un panneau additionnel M2 ou M3 dans un délai raisonnable fixé, par exemple, à deux ans. Cette obligation de combiner des signaux n'est interdite ni par la convention de Vienne ni par l'accord de Genève.

Les circonstances particulières dans lesquelles il ne serait pas obligatoire de combiner les signaux sus-visés sont les suivantes:

- lorsque la largeur de la chaussée est inférieure à 3 mètres à moins que la vitesse maximale autorisée y soit inférieure à 50 km/h;

- lorsque la largeur de la chaussée est inférieure à 3,5 mètres et que la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h;

- lorsque des raisons de sécurité impérieuses commandent de déroger à ladite obligation (par exemple, route divisée en deux chaussées par une berme centrale, chaussée empruntée par des véhicules quittant l'autoroute, chaussée d'une largeur inférieure à 3,5 mètres empruntée par de nombreux camions, virages en épingle dangereuse).

Il va de soi que l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976⁹ doit également être adapté à ces nouvelles règles.

den met het verdrag van Wenen van 8 november 1968 inzake verkeerstekens en het protocol van Genève van 1 maart 1973 inzake wegmarkeringen⁷. Deze overeenkomsten schrijven de betekenis voor van een aantal verkeersborden en verdragsstaten kunnen hiervan niet afwijken⁸. Daarom kan geen andere betekenis gegeven worden aan de meeste door het wegverkeersreglement gedefinieerde borden, zoals bord C1.

De enige oplossing lijkt dan de wegbeheerders te verplichten een verkeersbord C1 voortaan steeds te combineren met een onderbord M2 of M3, behoudens bijzondere omstandigheden. De wegbeheerders kunnen ook verplicht worden om alle bestaande verkeersborden C1 te combineren met een onderbord M2 of M3, binnen een redelijke termijn van bijvoorbeeld 2 jaar. Deze verplichting tot combinatie wordt door het verdrag van Wenen en de overeenkomst van Genève wel toegestaan.

De bijzondere omstandigheden waarin de verplichting tot combinatie niet zou gelden zijn :

- wanneer de rijbaan minder dan 3 meter breed is, tenzij de maximaal toegelaten snelheid lager is dan 50 km/uur;

- wanneer de rijbaan minder dan 3,5 meter breed is en de maximaal toegelaten snelheid hoger is dan 50 km/uur;

- wanneer er dwingende veiligheidsredenen zijn (bijvoorbeeld: weg verdeeld in 2 rijbanen door middenberm, weg met uitstromend verkeer van autosnelweg, veel vrachtwagens op een weg die smaller dan 3,5 meter is, gevaarlijke haakse bochten).

Vanzelfsprekend moet ook het ministerieel besluit van 11 oktober 1976⁹ aan deze nieuwe regeling aangepast worden.

H. VAN DIENDEREN
M. SCHÜTTRINGER

⁷ Actes ratifiés tous deux par la loi du 30 septembre 1988, *Moniteur belge* du 28 décembre 1989.

⁸ *European Rules Concerning Road Traffic, Signs and Signals*, coordination de la convention de Vienne de 1968, de l'accord de Genève de 1971, etc., éditée par la *European Conference of Ministers of Transport*, février 1994: partie II (*Road Signs and Signals*), chapitre 1^{er}, art. 3.

⁹ Arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière, *Moniteur belge*, 14 octobre 1976.

⁷ Beide bekrachtigd bij de wet van 30 september 1988, *B.S.* 28 december 1989.

⁸ *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 II (*Road Signs and Signals*), hoofdstuk 1, art. 3.

⁹ Ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald, *B.S.*, 14 oktober 1976.

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

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

Art. 2

L'article 68.4.1° de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, inséré par l'arrêté royal du 20 juillet 1990, est remplacé par la disposition suivante:

«68.4.1°. Un panneau additionnel du modèle M2 ou M3 prévu à l'article 65.2 doit compléter le signal C1, sauf:

- si la chaussée a une largeur inférieure à 3 mètres et que la vitesse maximale autorisée n'est pas inférieure à 50 km/h;

- si la chaussée a une largeur inférieure à 3,5 mètres et que la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h;

- si des raisons de sécurité impérieuses s'y opposent.».

Disposition transitoire

Les gestionnaires de la voie publique conformeront les signaux C1 déjà placés aux dispositions du présent article avant le 1^{er} janvier 2001.».

4 mars 1999.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Artikel 68.4.1° van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 20 juli 1990, wordt vervangen als volgt:

«68.4.1°. Een bord C1 gaat steeds vergezeld van een onderbord van het model M2 of M3, bedoeld in artikel 65.2, behalve:

- wanneer de rijbaan minder dan 3 meter breed is en de maximaal toegelaten snelheid niet lager is dan 50 km/uur;

- wanneer de rijbaan minder dan 3,5 meter breed is en de maximaal toegelaten snelheid hoger is dan 50 km/uur;

- wanneer er dwingende veiligheidsredenen zijn.».

Overgangsbepaling

De wegbeheerders brengen de reeds geplaatste verkeersborden C1 vóór 1 januari 2001 in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel.».

4 maart 1999

H. VAN DIENDEREN
M. SCHÜTTRINGER