

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

23 AVRIL 1999

PROPOSITION DE LOI

**modifiant le règlement général sur
la police de la circulation routière en
ce qui concerne les bicyclettes
et les cycles**

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

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Il est unanimement admis que nous privilégions exagérément la voiture pour nous déplacer. C'est ainsi que 43% des déplacements courts (ne dépassant pas 5 km) sont effectués en voiture¹. La politique de mobilité vise à favoriser l'usage de la bicyclette pour ces déplacements courts. Des programmes de recherche sont également consacrés à cette question au niveau européen². Des villes et des communes prennent des mesures en matière de mobilité afin de bannir les voitures de leur centre et de faciliter l'accès de celui-ci aux cyclistes (c'est le cas notamment de Bruges, Malines, Hasselt et Gand). Les déplacements à vélo doivent autant que possible se substituer aux déplacements courts en voiture.

¹ Voir l'étude sur les comportements en matière de déplacement en Flandre, publiée dans «*Hoe het vooruitgaat: de Vlamingen en hun verplaatsingsgedrag*», Mobiliteitscel, département LIN du ministère de la Communauté flamande, 1996.

² Notamment ADONIS, *Analysis and Development of New Insight into Substitution of Short Car Trips by Cycling and Walking*.

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

23 APRIL 1999

WETSVOORSTEL

**tot wijziging, wat de fietsen en
de rijwielen betreft, van het
wegverkeersreglement**

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

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Er wordt algemeen erkend dat de auto een te groot aandeel heeft in ons mobiliteitspatroon. Zo wordt 43 % van de korte verplaatsingen (tot 5 km) met de auto gedaan¹. Het mobiliteitsbeleid probeert, voor deze korte afstanden, de fiets een belangrijkere rol te laten spelen. Ook op Europees vlak bestaan hierover onderzoeksprogramma's². Gemeenten en steden proberen door de invoering van mobiliteitsmaatregelen auto's uit het centrum van de stad te weren en de toegang voor fietsers tot die centra te vergemakkelijken (Brugge, Mechelen, Hasselt, Gent, ...). Fietsverplaatsingen moeten zoveel mogelijk korte autoverplaatsingen vervangen.

¹ Zie het Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen, in *Hoe het vooruitgaat: de Vlamingen en hun verplaatsingsgedrag*, Mobiliteitscel, departement LIN van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 1996.

² Bijvoorbeeld ADONIS: *Analysis and Development of New Insight into Substitution of short car trips by cycling and walking*.

Les déplacements répondent toutefois à des besoins multiples. Est-il possible d'utiliser la bicyclette pour aller acheter du pain à la boulangerie, conduire un enfant à l'école, acheter un casier de bière au supermarché, amener ses déchets polluants au parc à conteneurs, acheter un frigo au magasin d'électroménager, amener trois enfants à leur cours de musique, aller chercher une table à la brocante et se rendre à la bibliothèque malgré la pluie? C'est envisageable et certains n'hésitent pas à enfourcher leur vélo dans ces circonstances. Pour d'autres, tous les prétextes sont bons pour délaissier le vélo et prendre la voiture pour se rendre non plus au centre de la ville, celui-ci étant devenu peu accessible aux voitures, mais dans l'un des centres commerciaux implantés le long d'une route en banlieue. Maintenant que la voiture devient, à juste titre, indésirable dans le centre des villes, il importe de permettre à chacun, sur les plans juridique et technique, de satisfaire à ses besoins spécifiques de déplacement sans devoir faire usage de la voiture.

Ce mouvement d'encouragement du recours à la bicyclette a d'ailleurs contribué à faire apparaître ou resurgir certains types de cycles: les remorques pour bicyclettes (équipées ou non de sièges pour enfant), les petits vélos à remorquer pour un ou plusieurs enfants, les vélos couchés (profilés), les triporteurs, les cyclopoussettes, les vélos couverts (utilisables en toute saison), les cuistax, les tandems, etc., équipés ou non d'un moteur électrique d'appoint (cf. l'article 2.15. du règlement général sur la police de la circulation routière).

Le règlement général sur la police de la circulation routière ne tient toutefois pas compte de ces nouveaux types de bicyclettes. La largeur d'une bicyclette, de son chargement et de sa remorque ne peut en effet excéder, toutes saillies comprises, 75 cm (articles 46.1, 4° et 82.4 dudit règlement). Une bicyclette dont la largeur est supérieure à 75 cm n'est plus une bicyclette, mais un cycle. La largeur d'un cycle ne peut excéder 2,50 mètres (cf. l'article 46, 1, 2° dudit règlement). L'adjonction d'une remorque à un cycle ne modifie toutefois pas la classification de cet engin (article 2.15 dudit règlement), ce qui signifie qu'il est toujours interdit d'adjoindre à une bicyclette une remorque dont la largeur excède 75 cm. La bicyclette n'est, dans ce cas, même pas considérée comme un cycle.

Le règlement général sur la police de circulation routière n'établit pas toujours aussi clairement la distinction entre bicyclette et cycle. Si la notion de «cycle» est définie à l'article 2.15, celle de bicyclette ne l'est pas. La distinction entre bicyclettes (0 - 75 cm) et cycles (76 -250 cm) revêt cependant de l'importance.

De verplaatsingsbehoefte is echter veelzijdig: een brood bij de bakker, een kind naar school, een bak bier bij de drank- discount, een milieubox naar het containerpark, een koelkast in de electro-zaak, 3 kinderen naar de muziekles, een tafel uit het kringloopcentrum, bij regen toch naar de bibliotheek... kan dat allemaal per fiets ? Het is denkbaar, en sommigen doen het. Voor anderen zijn er zoveel excuses om niet met de fiets te gaan, en toch maar de auto te nemen, niet meer naar het centrum, want dat is auto-arm geworden, maar naar de baanwinkels aan de rand van de stad. Nu auto's terecht uit het centrum worden geweerd, moet het juridisch en technisch mogelijk gemaakt worden om, zonder auto, toch aan alle specifieke verplaatsingsbehoeften tegemoet te komen.

Mede als gevolg van de tendens om het fietsverkeer te stimuleren, werden de laatste jaren trouwens nieuwe fietsvormen ontwikkeld of herontdekt : fietskarren al dan niet met kinderzitjes, aanhangfietsjes voor één of meer kinderen, (gestroomlijnde) ligfietsen, bakfietsen, taxi-fietsen, vrachtfietsen, overdekte fietsen (365-dagenfietsen), kwistaxen, tandems enz. al dan niet met een elektrische hulpmotor (cf. art. 2.15 van het wegverkeersreglement).

Het verkeersreglement houdt echter geen rekening met deze nieuwe vormen van fietsen. Een fiets, zijn belading en de fietskar mogen immers slechts een maximale breedte hebben van 75 cm, alle uitstekende delen inbegrepen (art. 46.1.4° en 82.4 van het wegverkeersreglement). Een fiets die breder is dan 75 cm, is geen fiets meer, maar een rijwiel. Een rijwiel mag niet breder zijn dan 2,5 meter (cfr. art. 46.1.2° van het wegverkeersreglement). De bevestiging van een aanhangwagen aan een rijwiel brengt echter geen wijziging in de classificatie van het voertuig (art. 2.15). Dat betekent dat het voor een fiets steeds verboden is een aanhangwagen die meer dan 75 cm breed is, te trekken. De fiets wordt in dat geval zelfs niet beschouwd als rijwiel.

Dat onderscheid tussen fiets en rijwiel volgens het verkeersreglement is niet altijd even duidelijk. Een «rijwiel» wordt gedefinieerd in artikel 2.15, een fiets dan weer niet. Het onderscheid tussen fietsen (0-75 cm) en rijwielen (76-250 cm) is nochtans belangrijk.

Certaines infrastructures destinées aux bicyclettes (piste cyclable, zone piétonnière accessible aux cyclistes, circulation à contresens) ne sont en effet accessibles qu'aux bicyclettes et non aux cycles.

Une bicyclette non montée n'est pas considérée comme un véhicule (article 2.15), de sorte que les règles en matière d'arrêt et de stationnement ne lui sont pas applicables. Le cycle non monté qui n'est pas une bicyclette demeure par contre un véhicule et est donc soumis aux règles en matière d'arrêt et de stationnement.

Un cycliste qui conduit sa bicyclette à la main est considéré comme un piéton. Un conducteur qui conduit à la main un véhicule sans moteur (c'est-à-dire un cycle) est également considéré comme un piéton, à condition toutefois qu'il n'occupe pas plus d'espace qu'un piéton (article 42.1).

Ces règles compliquent inutilement la pratique du cyclisme. C'est ainsi qu'il existe sur le marché des remorques pour bicyclettes, remorques de fabrication belge ou importées (des Pays-Bas, des États-Unis), qui sont destinées à transporter deux enfants. La largeur de ces remorques excède généralement 75 cm, du fait qu'elles doivent pouvoir accueillir deux enfants assis côte à côte. Le projet «vélotaxi» qui a été mis en oeuvre dans le centre de Gand au cours de l'été de 1997 a également posé de graves problèmes juridiques: les vélotaxis étaient tenus de suivre strictement la chaussée et ne pouvaient utiliser les pistes cyclables adjacentes, alors qu'ils circulaient plus lentement encore que les cyclistes (20 km/heure au maximum). Contrairement aux cyclistes, ces vélotaxis n'avaient pas accès aux zones piétonnières et ne pouvaient pas non plus circuler à contresens. Il est cependant primordial que ces vélotaxis puissent toujours suivre le trajet le plus court, compte tenu de leur lenteur. Dans les zones piétonnières, il est en outre essentiel (pour les commerçants locaux) de pouvoir utiliser ces cycles pour transporter des marchandises, étant donné que l'accès aux automobiles y est fortement limité (durées de chargement et de déchargement limitées ou accès limité aux riverains).

La distinction entre bicyclette et cycle est somme toute relativement arbitraire. En modifiant cette distinction ainsi que les règles en vigueur, on n'influencerait guère la situation des autres usagers de la route (voitures et piétons) et on ne créerait pratiquement aucun risque nouveau, mais on multiplierait les possibilités techniques et juridiques pour les *human powered vehicles*. Dans le cadre d'une autre mobilité sur les courtes distances - une vélomobilité plutôt qu'une automobilité - il convient avant tout de faciliter les déplacements des cyclistes et des autres conducteurs de cycles.

Bepaalde fietsvoorzieningen (fietspad, voetgangersgebied met toegang voor fietsers, fietsen in tegenrichting) zijn slechts toegankelijk voor fietsen, niet voor rijwielen.

Een niet-bereden fiets wordt niet als een voertuig beschouwd (art. 2.14), zodat de reglementering op parkeren en stilstaan niet van toepassing is. Het niet-bereden rijwiel dat geen fiets is, blijft een voertuig en moet de parkeer- en stilstandregels naleven.

Een fietser die zijn fiets aan de hand leidt, wordt als voetganger beschouwd. Een bestuurder die een voertuig zonder motor (= een rijwiel) aan de hand leidt eveneens, maar enkel indien hij niet meer ruimte inneemt dan een voetganger (art. 42.1).

Deze reglementering zorgt voor heel wat onnodige moeilijkheden in de fietspraktijk. Zo zijn er aanhangwagentjes voor fietsen op de markt, zowel Belgische als ingevoerde (Nederland, VS), die bestemd zijn om twee kinderen te vervoeren. Die wagentjes zijn meestal breder dan 75 cm, omdat het anders onmogelijk is om twee kinderen naast elkaar te laten zitten. Ook het fietstaxi-project dat in de zomer van 1997 in het centrum van Gent liep had te kampen met ernstige juridische problemen: de fietstaxi's moesten strikt genomen de rijbaan volgen en mochten de aanliggende fietspaden niet gebruiken, hoewel ze zelfs trager reden dan fietsers (max. 20 km/uur). In tegenstelling tot fietsers, hadden deze taxifietsen geen toegang tot voetgangersgebieden en mochten ze evenmin in tegenrichting rijden waar dit voor fietsers wel kon. Wegens hun traagheid is het nochtans van groot belang dat deze taxifietsen steeds de kortste weg kunnen nemen. In voetgangersgebieden is het bovendien zeer belangrijk (voor de lokale middenstand) deze rijwielen als vrachtfietsen te kunnen inzetten, vermits de toegang voor auto's sterk is beperkt (beperkte laad- en lostijden of toegang beperkt tot bewoners).

Eigenlijk is het onderscheid tussen fiets en rijwiel tamelijk willekeurig. Een verschuiving in dit onderscheid en een wijziging van de toepasselijke regels hebben weinig impact op de situatie van de andere weggebruikers (auto's en voetgangers) en creëren nauwelijks nieuwe risico's, maar wel meer technische en juridische mogelijkheden voor *human powered vehicles*. In een andere kortereafstandsmobiliteit - geen automobilité maar een fietsmobilité - moet de toegankelijkheid voor fietsers en andere rijwielen centraal staan.

La largeur maximale d'une remorque de bicyclette autorisée par le Code de la route est en outre arbitraire, comme en témoignent les dimensions très différentes admises dans différents pays européens: 80 cm au Danemark, 125 cm en Finlande, 70 cm en Hongrie, 100 cm en Suisse, pas de limite maximale en France, 100 cm en Allemagne, 130 cm en Italie, 100 cm aux Pays-Bas³.

Afin de simplifier le plus possible la situation et d'accroître les possibilités pour les bicyclettes et les cycles, nous proposons de redéfinir le cycle et la bicyclette. Un cycle est par essence un véhicule propulsé par la force de ses occupants⁴. Une bicyclette est un cycle dont la largeur n'excède pas 120 cm. C'est la largeur qui détermine la nature du véhicule. En portant sa largeur maximale à 120 cm, on fait en sorte que la bicyclette puisse être utilisée dans de nombreux buts sans perdre les avantages (juridiques) qui lui sont inhérents. Les remorques contribuent à déterminer la largeur et la nature du véhicule. Une bicyclette tractant une remorque d'une largeur supérieure à 120 cm est considérée comme un cycle.

Dans un certain nombre de situations, il est concevable voire nécessaire d'établir une distinction entre les règles applicables à la bicyclette et celles applicables au cycle, notamment en ce qui concerne l'arrêt et le stationnement (art. 23.3) et l'assimilation au piéton (art. 42.1). Dans d'autres situations, cette différence de traitement est injustifiée. Dans l'ensemble, les cycles autres que les bicyclettes à propulsion humaine se déplacent plus lentement que les vélos et présentent dès lors un «risque objectif» moindre. Les cycles doivent dès lors pouvoir utiliser un certain nombre d'aménagements pour cyclistes: les pistes cyclables, l'accès aux zones piétonnes et le sens opposé dans les voies à sens unique (lorsque cela s'applique aux cyclistes). Tout comme les cyclistes y sont tenus actuellement, les conducteurs de cycles doivent adapter leur vitesse aux circonstances (art. 10.1.1° et 10.1.3°). Il va de soi qu'ils ne peuvent utiliser ces aménagements pour cyclistes que s'ils ne constituent ni une gêne ni un danger pour les autres usagers de la route.

Enfin, les cycles d'une largeur supérieure à 120 cm ne devront pas plus qu'aujourd'hui emprunter la piste cyclable.

De door het wegverkeersreglement bepaalde maximale breedte van een fietskar is bovendien willekeurig. Dat wordt bewezen door de zeer diverse afmetingen die in verschillende Europese landen worden toegestaan: Denemarken (80 cm tussen de wielen), Finland (125 cm), Hongarije (70 cm), Zwitserland (100 cm), Frankrijk (geen maximum), Duitsland (100 cm), Italië (130 cm), Nederland (100 cm)³.

Om de situatie zo eenvoudig mogelijk te maken en de mogelijkheden voor fietsen en rijwielen te vergroten, stellen wij voor dat het rijwiel en de fiets opnieuw worden gedefinieerd. De essentie van een rijwiel is dat het een door menskracht voortbewogen voertuig is⁴. Een fiets is een rijwiel dat niet breder is dan 120 cm. De breedte bepaalt de aard van het voertuig. Door de maximale breedte tot 120 cm te verhogen, kan de fiets voor talrijke doeleinden gebruikt worden, zonder de (juridische) voordelen van een fiets te verliezen. Aanhangwagens bepalen mee de breedte en de aard van het voertuig. Een fiets die een aanhangwagen met een breedte van meer dan 120 cm trekt, wordt beschouwd als een rijwiel.

Een onderscheid tussen de regels voor fiets en rijwiel blijft in een aantal situaties aanvaardbaar en zelfs noodzakelijk, met name voor het parkeren en stilstaan (art. 23.3) en de gelijkstelling met een voetganger (art. 42.1). Voor andere situaties is deze verschillende benadering onterecht. Andere rijwielen dan door menselijke kracht voortbewogen fietsen rijden immers meestal trager dan fietsers en dragen bijgevolg minder «objectief risico». Daarom moeten rijwielen gebruik kunnen maken van een aantal faciliteiten voor fietsers: fietspaden, toegang tot voetgangersgebieden en de tegenrichting in eenrichtingsstraten (waar dat voor fietsers ook geldt). Zoals fietsers nu, moeten ze hun snelheid aanpassen aan de omstandigheden (art. 10.1.1° en 10.1.3°). Vanzelfsprekend mogen ze van deze fietsvoorzieningen slechts gebruik maken voor zover zij de andere weggebruikers niet hinderen of in gevaar brengen.

Ten slotte zijn rijwielen die breder dan 120 cm zijn, net zo min als nu verplicht om het fietspad te gebruiken.

H. VAN DIENDEREN
M. SCHÜTTRINGER

³ EUROPEAN CYCLIST'S FEDERATION, *ECF Questionnaire on Traffic Law and Bicycle*, 1995, p. 9

⁴ Un human powered vehicle; comparer avec les suggestions de la *European Cyclist's Federation* en vue de l'harmonisation des codes de la route européens.

³ EUROPEAN CYCLIST'S FEDERATION, *ECF Questionnaire on Traffic Law and Bicycle*, 1995, blz. 9.

⁴ Een human powered vehicle; vgl. de suggesties van de *European Cyclist's Federation* tot harmonisatie van de Europese verkeersregels.

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

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

Art. 2

L'article 2.15 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière est remplacé par la disposition suivante:

«2.15. Le terme «cycle» désigne un véhicule propulsé par la propre force d'un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu d'un moteur.

Toutefois, l'adjonction d'un moteur électrique d'appoint qui ne peut fonctionner que lorsqu'il est fait usage des pédales, dont la puissance ne peut excéder 0,3 kW, ne modifie pas la classification de l'engin.».

Art. 3

Un article 2.15*bis*, libellé comme suit, est inséré dans le même arrêté:

«2.15*bis*. — Le terme «bicyclette» désigne un cycle dont la largeur n'excède pas 120 cm. Toutefois, la bicyclette qui tracte une remorque dont la largeur excède 120 cm n'est plus considérée comme telle.».

Art. 4

Un article 43*ter*, libellé comme suit, est inséré dans le même arrêté:

Art. 43*ter*. — Cycles dont la largeur excède 120 cm

43.1. Hormis les articles 23.3, 42.1 et 70.2.1.3°, f), toutes les dispositions du présent arrêté applicables aux cyclistes sont, sauf disposition contraire, également applicables aux conducteurs de cycles dont la largeur excède 120 cm.

43.2. Les conducteurs de cycles dont la largeur excède 120 cm ne sont pas tenus d'emprunter la piste cyclable. S'ils l'empruntent, ils ne peuvent ni gêner ni mettre en danger les autres usagers.

43.3. Si un signal C1, C3 ou C31 est complété par un panneau additionnel M2 ou M3 visé à l'article 68.4, les conducteurs de cycles dont la largeur excède 120 cm peuvent également rouler dans le sens autorisé pour les cyclistes s'ils ne gênent ni ne mettent en danger les autres usagers.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Artikel 2.15 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt vervangen als volgt:

«2.15. «Rijwiel», een voertuig dat door de eigen kracht van één of meer van zijn berijders wordt voortbewogen en niet met een motor is uitgerust.

Bevestiging van een elektrische hulpmotor die slechts kan werken als de pedalen worden gebruikt, waarvan het vermogen niet hoger mag zijn dan 0,3 kW, brengt evenwel geen wijziging in de classificatie van het voertuig.».

Art. 3

In hetzelfde besluit wordt een artikel 2.15*bis* ingevoegd, luidende:

«2.15*bis*. — «Fiets», een rijwiel dat niet breder is dan 120 cm. Wanneer de fiets echter een aanhangwagen trekt die breder is dan 120 cm, wordt hij niet meer beschouwd als fiets.».

Art. 4

In hetzelfde besluit wordt een artikel 43*ter* ingevoegd, luidende:

«Art. 43*ter*. — Rijwielen breder dan 120 cm

43.1. Met uitzondering van de artikelen 23.3, 42.1 en 70.2.1.3°, f), zijn alle bepalingen van dit besluit die gelden voor fietsers ook van toepassing op de bestuurders van rijwielen breder dan 120 cm, tenzij uitdrukkelijk anders is bepaald.

43.2. Bestuurders van rijwielen breder dan 120 cm zijn niet verplicht het fietspad te volgen. Wanneer zij het fietspad volgen, mogen zij de andere gebruikers ervan niet hinderen of in gevaar brengen.

43.3. Wanneer een verkeersbord C1, C3 of C31 vergezeld gaat van een onderbord M2 of M3, bedoeld in artikel 68.4, mogen ook bestuurders van rijwielen breder dan 120 cm de voor fietsers toegelaten rijrichting volgen, indien zij de andere weggebruikers daarbij niet hinderen of in gevaar brengen.».

Art. 5

Dans l'article 44.4 du même arrêté, les mots «Une bicyclette, un cyclomoteur, une motocyclette, un tri-cycle ou quadricycle sans moteur» sont remplacés par les mots « Un cycle, un cyclomoteur ou une motocyclette».

Art. 6

L'article 46.1, 4°, du même arrêté, est remplacé par la disposition suivante:

«4° bicyclette, cyclomoteur à deux roues de la classe A ou leur remorque: 120 cm; cyclomoteur à deux roues de la classe B ou sa remorque: 0,75 mètre;»

Art. 7

L'article 82.1.2. du même arrêté est remplacé par la disposition suivante:

«82.1.2. Les cycles dont la largeur excède 120 cm doivent être munis des feux et des catadioptrés prévus pour les bicyclettes, mais en double exemplaire à l'avant et à l'arrière.»

Art. 8

Dans l'article 82.3.2. du même arrêté, les mots «Les tricycles et les quadricycles» sont remplacés par les mots «Les cycles dont la largeur excède 120 cm».

Art. 9

L'article 82.4 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 21 décembre 1983, est remplacé par la disposition suivante:

«82.4. Dimensions

82.4.1. La largeur maximale d'une bicyclette est fixée à 120 cm et celle d'un cycle à 2,50 m.

82.4.2. La largeur, mesurée toutes saillies comprises, d'une remorque tirée par une bicyclette ne peut excéder 120 cm.

82.4.3. La largeur, mesurée toutes saillies comprises, d'une remorque tirée par un cycle ne peut excéder 2,5 m».

4 mars 1999

Art. 5

In artikel 44.4 van hetzelfde besluit worden de woorden «Een fiets, een bromfiets, een motorfiets, een drie- of vierwieler zonder motor» vervangen door de woorden : «Een rijwiel, een bromfiets of een motorfiets».

Art. 6

Artikel 46.1 van hetzelfde besluit wordt de bepaling onder 4° vervangen als volgt:

«4° fiets, tweewielige bromfiets klasse A of hun aanhangwagen : 120 cm; tweewielige bromfiets klasse B of zijn aanhangwagen : 0,75 meter;»

Art. 7

Artikel 82.1.2 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt:

«82.1.2. De rijwielen breder dan 120 cm, moeten de voor fietsen voorgeschreven lichten en reflectoren voeren, maar aan voor- en achterkant in tweevoud.».

Art. 8

In artikel 82.3.2 van hetzelfde besluit worden de woorden «De drie- en vierwieler» vervangen door de woorden «De rijwielen breder dan 120 cm».

Art. 9

Artikel 82.4 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 december 1983, wordt vervangen als volgt :

«82.4. Afmetingen

82.4.1. De maximumbreedte van een fiets is vastgesteld op 120 cm en die van een rijwiel op 2,5 meter.

82.4.2. De breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een fiets, mag niet meer bedragen dan 120 cm.

82.4.3. De breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een rijwiel, mag niet meer bedragen dan 2,5 meter.».

4 maart 1999

H. VAN DIENDEREN
M. SCHÜTTRINGER