

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2014

16 september 2014

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de wijziging van het koninklijk
besluit van 1 december 1975 houdende
algemeen reglement op de politie van het
wegverkeer teneinde de verkeersveiligheid
voor fietsers en bromfietsers te verhogen**

(ingediend door Mevrouw Vanessa Matz)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2014

16 septembre 2014

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à la modification de l'arrêté royal
du 1^{er} décembre 1975 portant règlement
général sur la police de la circulation routière
en vue d'améliorer la sécurité
des cyclistes et cyclomoteurs**

(déposée par Madame Vanessa Matz)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel van resolutie neemt de tekst over van de voorstellen van resolutie DOC 52 0891/001 en DOC 53 0514/001).

Het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg werd al meermaals gewijzigd om de zwakke weggebruikers beter te beschermen.

Idealiter wordt de openbare weg gedeeld door de diverse weggebruikers en de omwonenden.

Daarbij moet elke weggebruiker zich in beginsel veilig kunnen verplaatsen, ongeacht zijn lichamelijke geschiktheid en het gebruikte verplaatsingsmiddel.

Nu is het wagenpark de voorbije dertig jaar dermate toegenomen dat het verkeer op bepaalde plaatsen nog slechts zeer moeizaam verloopt.

De toegenomen mobiliteit is vreemd genoeg nefast gebleken voor de mobiliteit zelf.

De zwakste weggebruikers zijn geleidelijk van de openbare weg verdrongen.

Het ongevalletenrisico is intussen zo groot dat men de fiets en de bromfiets bijna moet laten staan, zelfs voor korte trajecten.

De alomtegenwoordige rotondes bijvoorbeeld worden door de meeste zwakke weggebruikers ervaren als een moeilijk te nemen hindernis.

Een rotonde veilig oprijden, rondrijden of verlaten blijkt niet vanzelfsprekend te zijn.

Geregeld moeten we kiezen met welk middel we ons zullen verplaatsen. Het ware een goede zaak als we daarbij vaker een beroep zouden kunnen doen op het openbaar vervoer of een middel zouden kiezen dat geknipt is voor korte afstanden, zoals de fiets of de bromfiets.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de résolution reprend le texte des propositions de résolution DOC 52 0891/001 et DOC 53 0514/001)

L'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique a fait l'objet, à plusieurs reprises, de modifications visant à mieux protéger les usagers faibles.

La route devrait idéalement devenir une rue, un espace, à partager entre les divers usagers et leurs riverains.

Le principe est que chaque utilisateur devrait y circuler en toute sécurité, quels que soient ses capacités physiques et son moyen de locomotion.

Il est vrai que, depuis une trentaine d'années, le parc automobile s'est largement développé, au point de provoquer à certains endroits d'inextricables difficultés de déplacement.

Mais, la mobilité a aussi tué la mobilité.

Les usagers les plus faibles ont peu à peu été écartés de l'usage des voies publiques.

Le risque d'accident est devenu tel qu'il devient même difficilement envisageable d'utiliser comme moyen de déplacement le cyclomoteur ou la bicyclette, même sur de petites distances.

La multiplication des ronds-points est, par exemple, ressentie comme une difficulté pour les usagers faibles aboutissant à ces carrefours.

Il leur est difficile soit de pénétrer dans ceux-ci soit de circuler à l'intérieur, ou encore d'en sortir en toute sécurité.

Pourtant, il conviendrait que, dans le choix modal que nous sommes amenés à effectuer régulièrement, nous puissions soit avoir plus largement recours à un transport public soit utiliser un moyen de déplacement adapté à des petites distances (bicyclette, cyclomoteur).

Bovendien blijkt dat korte autoritten niet alleen voor en na school het verkeer in de schoolomgeving stremmen, maar ook het nadeligst zijn voor het milieu.

Het is immers aangewezen rekening te houden met de klimaatverandering en de CO₂-uitstoot, waarvan ruim een vijfde afkomstig is van het auto- en ander gemotoriseerd verkeer.

Ten slotte tonen alle studies van staten-generaal over de verkeersveiligheid aan dat de rijsnelheid, de bevolkingsdichtheid en het overmatig gebruik van de auto voor korte afstanden de oorzaak zijn van veel verkeersongevallen met gewonden en soms ook doden.

De weginfrastructuur moet dan ook zo worden heringericht dat de zwakke weggebruikers zich veiliger kunnen verplaatsen en dat meer mensen korte afstanden gaan afleggen met de fiets of de bromfiets.

Tegenwoordig beseffen veel chauffeurs helemaal niet welk gevaar zij vormen voor fietsers of bromfietsers.

Hoeveel auto's, maar ook vrachtwagens en bussen rijden de fietsers op de weg niet rakelings voorbij of wijken juist te ver uit om vrij baan te hebben, zonder rekening te houden met eventuele tegenliggers?

Bij stadsvernieuwing worden soms ook de straten doelbewust versmald, waarbij echter over het hoofd wordt gezien dat sommige weggebruikers zich met de fiets of bromfiets verplaatsen: het baanvak is zo smal dat gehaaste bestuurders rakelings langs de fietsers en de bromfietsers op de openbare weg scheren...

De indieners van dit voorstel van resolutie achten het dan ook noodzakelijk de artikelen 16, 36, 40^{ter} en 43 van het verkeersreglement te wijzigen.

Il apparaît d'ailleurs que les déplacements sur de courtes distances sont ceux, non seulement, qui entravent le plus largement les déplacements aux heures de pointe aux abords des écoles, mais également qui se révèlent les plus dommageables pour notre environnement.

Il convient également de prendre en compte la problématique du réchauffement planétaire et la lutte contre les émissions de CO₂, lesquelles proviennent, pour plus d'un cinquième, des déplacements que nous sommes amenés à effectuer au moyen de véhicules automobiles, ou autres modes de transport.

Enfin, comme le relèvent toutes les études d'états généraux relatives à la sécurité routière, la vitesse, la densité de la population, l'usage parfois immodéré de véhicules automobiles sur de faibles distances, sont à l'origine de nombreux accidents entraînant des dommages corporels, voire le décès des victimes.

Il est dès lors nécessaire que l'espace que constituent les voies publiques soit revu afin que les usagers faibles y soient mieux sécurisés, et que soit encouragé le recours à la bicyclette ou au cyclomoteur pour de faibles distances.

À l'heure actuelle, de nombreux usagers de la route ne se rendent absolument pas compte du danger qu'ils constituent pour les conducteurs de bicyclette et de cyclomoteur.

Combien de véhicules automobiles, mais surtout de camions, voire d'autobus de société de transport, n'hésitent pas à dépasser les cyclistes qui circulent le long du bord de la chaussée, en ne s'écartant pas suffisamment vers le centre de la chaussée, ou encore en forçant le passage, même s'il vient un véhicule en sens inverse?

Certains aménagements urbains, par lesquels il est procédé à des rétrécissements artificiels de la voirie, ne prennent nullement en compte la possibilité pour certains usagers de se déplacer en bicyclette et en cyclomoteur; l'espace qui est réservé à la chaussée est tel que les utilisateurs de véhicules automoteurs, pressés par le temps, dépassent, en les frôlant, les cyclistes et cyclomotoristes circulant sur la voie publique...

Les auteurs estiment dès lors nécessaire de modifier les articles 16, 36, 40^{ter} et 43 du Code de la Route.

Vanessa MATZ (cdH)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de toename van het wagenpark en de daaruit voortvloeiende verkeersmoeilijkheden;

B. gelet op het bijgevolg grotere gevaar voor fietsers en bromfietzers, inzonderheid wanneer zij door motorvoertuigen worden ingehaald;

C. overwegende dat het gebruik van fietsen en bromfietsen niettemin dringend in ere moet worden hersteld, inzonderheid voor de korte trajecten en in de omgeving van de scholen;

D. overwegende dat dat vervoermiddel het verkeer immers vlotter doet verlopen en een gunstige weerslag heeft op het milieu;

E. overwegende dat het derhalve volstrekt noodzakelijk is het fiets- en bromfietsverkeer veiliger te laten verlopen;

VRAAGT DE REGERING:

de volgende wijzigingen aan te brengen in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (ook wel “verkeersreglement” genoemd), inzonderheid:

1. artikel 16.5 aan te vullen met een lid, luidende:

“Elke bestuurder die een bromfietser, een fietser, een groep bromfietzers of een groep fietsers inhaalt, moet ervoor zorgen dat hij dat inhaalmaneuver:

— uitvoert buiten de rechterrijstrook waarop de fietsers en bromfietzers rijden, indien de rijbaan in rijstroken is verdeeld;

— uitvoert voorbij de helft van de rijbaan indien die niet in rijstroken is verdeeld;

— in elk geval uitvoert op een wijze waarbij de betrokkene een zijdelingse afstand van ten minste één meter laat tussen zijn voertuig en de fietser(s) en bromfietser(s).”;

2. artikel 36 aan te vullen met de volgende leden, luidende:

PROPOSITION DE RÉOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant l’augmentation du parc automobile et les difficultés de circulation subséquentes;

B. considérant l’accroissement du danger qui en résulte pour les cyclistes et cyclomoteuristes, notamment lorsqu’ils sont dépassés par des véhicules automoteurs;

C. considérant pourtant qu’il est urgent de réhabiliter l’usage de la bicyclette et du cyclomoteur, notamment pour les courts trajets et aux abords des écoles;

D. considérant, en effet, l’effet positif que ce mode de transport entraîne sur la fluidité du trafic et l’environnement;

E. considérant qu’il est dès lors absolument nécessaire de sécuriser davantage la circulation des cyclistes et cyclomoteuristes;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT:

d’apporter les modifications suivantes à l’arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l’usage de la voie publique, également dénommé “Code de la route”:

1. compléter l’article 16.5 par l’alinéa suivant:

“Tout conducteur qui effectue le dépassement d’un cyclomoteuriste, d’une bicyclette, d’un groupe de cyclomoteuristes ou d’un groupe de bicyclettes, doit veiller à effectuer ce dépassement:

— en dehors de la bande de circulation de droite sur laquelle circulent les conducteurs de bicyclette et de cyclomoteur, si la chaussée est divisée en bandes de circulation;

— au-delà de la moitié de la chaussée, si celle-ci n’est pas divisée en bandes de circulation;

— en toutes hypothèses, en laissant une distance latérale de minimum un mètre entre son véhicule et le ou les cyclistes et cyclomoteuristes.”;

2. compléter l’article 36 par les deux alinéas suivants:

“De fietsers moeten buiten de bebouwde kom een veiligheidshelm dragen.

De veiligheidshelm moet het homologatiekeurmerk dragen waaruit blijkt dat hij conform de door Ons bepaalde normen is.”;

3. artikel 40^{ter}, derde lid, te vervangen als volgt:

“Hij moet zoveel als nodig is afstand houden van de fietser(s) of de bestuurder(s) van tweewielige bromfietsen, en wel op de volgende wijze:

— door alleen de linkerrijstrook van de rijbaan te gebruiken indien verscheidene rijstroken voorhanden zijn;

— door het deel van de rijstrook voorbij de helft van de rijbaan te gebruiken indien de rijbaan niet in rijstroken is verdeeld.”;

4. artikel 43.2, eerste lid, te vervangen door de volgende twee leden, luidende:

“De fietsers die de rijbaan volgen, mogen met twee naast elkaar rijden, behalve wanneer zij, door op die manier te rijden, het kruisen van andere voertuigen onmogelijk zouden maken.

Zij moeten ervoor zorgen dat zij de rechterrijstrook van de rijbaan gebruiken en dat zij, indien de rijbaan niet in rijstroken is verdeeld, geen afstand die gelijk is aan de breedte van een rijstrook — en in geen geval, de helft van de rijbaan — overschrijden.”.

30 juni 2014

“Les conducteurs de bicyclette doivent, en dehors des agglomérations, porter un casque de protection.

Le casque de protection doit porter la marque d’homologation attestant qu’il est en conformité aux normes établies par Nous.”;

3. remplacer l’article 40^{ter}, alinéa 3, comme suit:

“Il doit s’écarter, autant que de besoin, du ou des cyclistes ou des cyclomoteurs à deux roues à dépasser:

— si plusieurs bandes de circulation existent, en utilisant exclusivement la bande de circulation de gauche de la chaussée;

— si la chaussée n’est pas divisée en bandes de circulation, en empruntant la portion de la bande de circulation située au-delà de la moitié de la chaussée.”;

4. remplacer l’article 43.2, alinéa 1^{er}, par les deux alinéas suivants:

“Les cyclistes circulant sur la chaussée peuvent rouler à deux de front, sauf si, en circulant de ladite façon, ils rendraient tout croisement avec d’autres véhicules impossible.

Ils veilleront à utiliser la bande de circulation de droite de la chaussée et, si la chaussée n’est pas divisée en bandes de circulation, à ne pas dépasser une largeur égale à celle d’une bande de circulation, et en aucun cas la moitié de la chaussée.”.

30 juin 2014

Vanessa MATZ (cdH)