

## **Chambre des représentants de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (\*)

22 AVRIL 1999

### **PROPOSITION DE LOI**

**modifiant le règlement sur la police  
de la circulation routière en ce qui  
concerne les signaux lumineux de  
circulation tricolores**

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

### **DEVELOPPEMENTS**

MESDAMES, MESSIEURS,

Tout le monde est d'avis qu'il faut encourager l'utilisation du vélo. L'un des moyens pour y parvenir est de renforcer les avantages de l'utilisation de la bicyclette par rapport à l'utilisation de l'automobile et d'en limiter les inconvénients. L'un des inconvénients du vélo est qu'il n'est pas aussi rapide que la voiture. L'un de ses avantages est que, dans certaines situations, il est par contre plus rapide: lorsque le trafic est intense, dans le centre-ville. Plus les avantages de l'utilisation du vélo augmenteront et plus ses inconvénients se réduiront, plus les gens seront enclins à choisir ce moyen de locomotion.

Le fait que la vitesse maximale de la bicyclette soit limitée est un inconvénient. Le cycliste demande dès lors que l'on élimine autant que possible les obstacles situés sur sa route. Lorsqu'il doit s'arrêter devant un feu rouge, alors qu'il veut tourner à droite - ou s'il veut continuer tout droit à un carrefour en T - et qu'il pourrait parfaitement continuer sa route sans aucun danger pour lui-même ou les autres usagers de la route, l'obligation qui lui est imposée de s'arrêter est absurde et irritante. Ce temps d'attente doit être évité dans toute la mesure du possible.

(\*) Cinquième session de la 49<sup>ème</sup> législature

## **Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (\*)

22 APRIL 1999

### **WETSVOORSTEL**

**tot wijziging, wat de driekleurige  
verkeerslichten betreft, van het  
wegverkeersreglement**

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

### **TOELICHTING**

DAMES EN HEREN,

Er bestaat een algemene consensus over dat het fietsverkeer moet worden aangemoedigd. Een van de middelen daartoe is de voordelen van fietsen ten aanzien van de auto te versterken en de nadelen in te perken. Een van de nadelen van een fiets is dat hij niet zo snel kan gaan als een auto. Een van zijn voordelen is dat hij in bepaalde situaties wel sneller is: bij druk autoverkeer, in de binnenstad. Hoe sterker de voordelen, en hoe zwakker de nadelen van de fiets, hoe meer mensen geneigd zijn om de fiets te nemen.

De beperkte maximale snelheid van de fiets is een nadeel. De fietser vraagt dus om zoveel mogelijk obstakels op zijn weg uit de weg te ruimen. Wanneer hij voor een rood verkeerslicht moet stoppen, hoewel hij rechts wil afslaan - of op een T-kruispunt rechtdoor wil rijden - en zonder gevaar voor zichzelf of andere weggebruikers verder zou kunnen rijden, dan is stoppen zinloos en irritant. Die wachttijd moet zoveel mogelijk vermeden worden.

(\*) Vijfde zitting van de 49<sup>ste</sup> zittingsperiode

Notre code de la route offre pourtant la possibilité de laisser les cyclistes tourner librement à droite ou continuer leur route tout droit à un carrefour en T: les signaux lumineux de circulation doivent en effet être placés à droite de la chaussée. S'ils sont placés à gauche, c'est «à titre indicatif» et seulement pour répéter le signal lumineux placé à droite (art. 61.4 du règlement sur la police de la circulation routière). L'usager de la route ne doit dès lors pas respecter un signal lumineux qui est placé à gauche et qui n'est pas la répétition d'un signal placé à droite<sup>1</sup>.

Les pouvoirs publics recommandent dès lors de permettre aux cyclistes qui tournent à droite (ou qui continuent tout droit aux carrefours en T) de passer pendant la phase rouge pour le trafic automobile<sup>2</sup>: la piste cyclable passe à la droite des signaux lumineux ou la bande pour cyclistes est implantée sur une îlot. Cela nécessite toutefois des travaux d'infrastructure coûteux. Le gestionnaire de la voie publique, généralement automobiliste lui-même, ne reconnaît souvent pas la rentabilité de ces investissements. S'il est vrai que l'on ne dispose pas toujours des fonds nécessaires pour procéder aux aménagements nécessaires, parfois, il n'y a pas non plus l'espace nécessaire pour installer une bande de virage à droite pour cyclistes à côté du carrefour. C'est la raison pour laquelle il faut recourir à d'autres moyens pour permettre dans toute la mesure du possible aux cyclistes de tourner à droite sans s'arrêter.

Dans certains États des États-Unis et aux Pays-Bas, les cyclistes peuvent tourner à droite lorsque le feu est rouge aux carrefours où la circulation est réglée par des feux de signalisation (ou continuer tout droit aux carrefours en T), à condition qu'un panneau spécial indiquant l'autorisation de tourner à droite ait été installé: (articles 68.5 et 68.6 du Code de la route néerlandais et signaux de circulation 1990). Les cyclistes doivent toutefois toujours céder la priorité aux autres usagers, notamment aux piétons qui profitent du feu vert pour traverser. Il incombe au gestionnaire de la voie publique de juger si les lieux offrent une sécurité suffisante pour permettre l'installation d'un panneau «Autorisation de tourner à droite». En plus du panneau de signalisation, il est également possible d'utiliser une flèche verte allumée en permanence (feu de signalisation) pour les cyclistes.

Pour la facilité, nous n'avons envisagé ci-dessus que les cyclistes. Les conducteurs de cyclomoteurs classe A devraient également pouvoir profiter de cet amé-

Ons verkeersreglement biedt nochtans de mogelijkheid fietsers vrij rechts te laten afslaan of op een kruispunt vrij rechtdoor te laten fietsen: de verkeerslichten moeten immers rechts van de rijbaan geplaatst worden. Indien zij links geplaatst zijn is dit «als aanwijzing» en slechts als herhaling van het rechts geplaatste verkeerslicht (art. 61.4 wegverkeersreglement). Een weggebruiker is dus niet gebonden door een verkeerslicht dat links van hem staat, en dat geen herhaling is van een rechts geplaatst verkeerslicht<sup>1</sup>.

De overheid beveelt dan ook aan om rechtsafslaand fietsverkeer (of rechtdoor rijdend fietsverkeer op T-kruispunten) mogelijk te maken tijdens de roodfase voor het autoverkeer<sup>2</sup>: het fietspad wordt rechts van de verkeerslichten geleid, of de verkeerslichten worden links van het fietspad of de fietsstrook ingeplant op een eilandje. Dat vraagt echter infrastructurele werken die geld kosten. De wegbeheerder, zelf meestal autorijder, erkent vaak de rendabiliteit van deze investeringen niet. Er is niet altijd geld voor de noodzakelijke aanpassingen, maar soms is er ook niet genoeg ruimte om een rechtsafstrook voor fietsers naast het kruispunt aan te leggen. Daarom moeten andere mogelijkheden toegepast worden, die de drempel voor «rechtsaf vrij» verlagen.

In sommige staten van de USA en in Nederland kunnen fietsers aan kruispunten waarop het verkeer door verkeerslichten geregeld wordt, door het rood fietsen om rechts af te slaan (of rechtdoor op T-kruispunten) wanneer er een speciaal verkeersbord is aangebracht: «rechtsaf vrij» (art. 68.5 en 68.6 Nederlands reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990) De fietsers moeten wel steeds het andere verkeer voorrang geven, onder andere de overstekende voetgangers die gebruik maken van het groene licht. Het is de taak van de wegbeheerder om te oordelen of de verkeerssituatie veilig genoeg is om een bord «rechtsaf vrij» te plaatsen. Naast het verkeersbord, kan ook een continue groene pijl (verkeerslicht) voor fietsers gebruikt worden.

Hierboven werd gemakshalve slechts over fietsers gesproken. Ook bromfietsers klasse A zouden van deze voorziening kunnen genieten. Bromfietsers klasse B

<sup>1</sup> POTÉ, R., *Handboek verkeerswetgeving*, Acco, 1985, p. 840 et suivantes.

<sup>2</sup> INSTITUT BELGE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE *Aménagements cyclables - Recommandations pour une infrastructure à la mesure des cyclistes*, p. 42.

<sup>1</sup> POTÉ, R., *Handboek verkeerswetgeving*, Acco, 1985, blz. 840 e.v.

<sup>2</sup> BELGISCH INSTITUUT VOOR VERKEERSVEILIGHEID, *Fietsvoorzieningen - Aanbevelingen voor fietsvriendelijke infrastructuur*, blz. 42.

nagement. Pas les conducteurs de cyclomoteurs classe B, car ils circulent à une vitesse trop élevée et risqueraient de mettre en danger les piétons traversant la chaussée.

La présente proposition est une copie conforme de la réglementation néerlandaise: le gestionnaire de la voie publique apprécie s'il est opportun d'installer le panneau et seul le panneau autorise le libre passage. Les autres usagers comprennent également sans difficulté pourquoi les cyclistes sont autorisés à passer au rouge, puisqu'ils constatent qu'un panneau de signalisation (ou un feu vert séparé) le leur permet. Deux nouveaux signaux doivent être créés à cet effet: «Autorisation de tourner à droite» et «Autorisation d'aller tout droit». Ces signaux peuvent être du même type que les panneaux additionnels M1 à M10.

Les règles européennes<sup>3</sup> de circulation autorisent la création de ces nouveaux signaux routiers et leur combinaison avec un signal lumineux. Il est en effet loisible aux parties signataires de promulguer de nouvelles règles ou de créer de nouveaux signaux routiers, pour autant qu'ils ne soient pas en contradiction avec les signaux définis au niveau européen et qu'ils soient conformes au système européen de réglementation de la circulation<sup>4</sup>.

Il va de soi que l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976<sup>5</sup> doit également être adapté en fonction de cette nouvelle réglementation.

niet, omdat zij een te hoge snelheid voeren en de overstekende voetgangers in gevaar kunnen brengen.

Dit voorstel is een kopie van de Nederlandse reglementering: de wegbeheerder oordeelt wanneer het verkeersbord kan geplaatst worden en slechts het verkeersbord geeft vrije doorgang. Ook voor andere weggebruikers is het duidelijk waarom de fietsers door het rood mogen: omdat een verkeersbord (of apart groen verkeerslicht) het toestaat. Hiertoe dienen twee nieuwe verkeersborden gecreëerd te worden: «rechtsaf vrij» en «rechtdoor vrij». Deze borden kunnen van hetzelfde type zijn als de onderborden M1 tot M10.

De Europese verkeersregels<sup>3</sup> staan de creatie van deze nieuwe verkeersborden en de combinatie ervan met een verkeerslicht toe. De verdragspartijen hebben immers de vrijheid nieuwe regels uit te vaardigen of nieuwe verkeersborden te creëren zolang die niet strijdig zijn met Europees omschreven borden en in overeenstemming zijn met het Europese verkeerssysteem<sup>4</sup>.

Vanzelfsprekend moet ook het ministerieel besluit van 11 oktober 1976<sup>5</sup> aan deze nieuwe regeling aangepast worden.

H. VAN DIENDEREN  
M. SCHÜTTRINGER

<sup>3</sup> Convention sur la circulation routière, faite à Vienne le 8 novembre 1968, et protocole sur les marques routières, fait à Genève le 1<sup>er</sup> mars 1993, tous deux ratifiés par la loi du 30 septembre 1988, *Moniteur belge*, 28 décembre 1989.

<sup>4</sup> *European Rules Concerning Road Traffic, Signs and Signals*, coordination de la convention de Vienne de 1968, de l'accord européen de Genève de 1971, etc., publiée par la *European Conference of Ministers of Transport*, février 1994: partie II (*Road Signs and Signals*), chapitre Ier, art. 3.

<sup>5</sup> 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.

<sup>3</sup> Verdrag van Wenen van 8 november 1968 inzake verkeerstekens en het protocol van Genève van 1 maart 1973 inzake wegmarkeringen, beide bekrachtigd bij de wet van 30 september 1988, *Belgisch Staatsblad*, 28 december 1989.

<sup>4</sup> *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 I, art. 3.

<sup>5</sup> Ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald, *Belgisch Staatsblad*, 14 oktober 1976.

## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

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

### Art. 2

A l'article 61 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière sont apportées les modifications suivantes :

A) le point 61.1.6° est complété par la disposition suivante :

« Cette silhouette peut être complétée par une flèche. » ;

B) l'article est complété par la disposition suivante :

« 61.5. Si un signal routier F20a est placé à proximité ou au-dessous d'un signal lumineux tricolore, les feux jaune-orange et rouge ne concernent pas les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs de classe A qui tournent à droite.

Si un signal routier F20b est placé à proximité ou au-dessous d'un signal lumineux tricolore, les feux jaune-orange et rouge ne concernent pas les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs classe A qui vont tout droit.

Dans ces cas, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs sont tenus de céder le passage aux autres usagers. »

### Art. 3

Dans l'article 71 du même arrêté sont insérés les signaux routiers suivants :

« F20a. Autorisation de tourner à droite pour les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs de classe A.

F20b. Autorisation d'aller tout droit pour les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs classe A. »

4 mars 1999

## WETSVOORSTEL

### Artikel 1

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

### Art. 2

In artikel 61 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) de bepaling onder 61.1.6° wordt aangevuld als volgt:

« Deze silhouet kan aangevuld worden met een pijl. » ;

B) het artikel wordt aangevuld als volgt:

« 61.5. Indien bij of onder een driekleurig verkeerslicht een verkeersbord F20a is geplaatst, gelden het oranjegele en rode licht niet voor de fietsers en bromfietsers klasse A die rechts afslaan.

Indien bij of onder een driekleurig verkeerslicht een verkeersbord F20b is geplaatst, gelden het oranjegele en rode licht niet voor de fietsers en bromfietsers klasse A die rechtdoor rijden.

In deze gevallen dienen de fietsers en bromfietsers voorrang te verlenen aan het andere verkeer. »

### Art. 3

In artikel 71 van hetzelfde besluit worden de volgende verkeersborden ingevoegd:

« F20a. Rechtsaf vrij voor fietsers en bromfietsers klasse A.

F20b. Rechtdoor vrij voor fietsers en bromfietsers klasse A. ».

4 maart 1999

H. VAN DIENDEREN  
M. SCHÜTTRINGER