

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

22 décembre 2010

PROPOSITION DE LOI**modifiant la réglementation afin d'accroître la
sécurité routière aux feux de signalisation**(déposée par
Mme Alexandra Colen et consorts)**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

22 december 2010

WETSVOORSTEL**tot wijziging van de regelgeving om
de verkeersveiligheid aan verkeerslichten
te verhogen**(ingediend door
mevrouw Alexandra Colen c.s.)**RÉSUMÉ**

La présente proposition de loi vise à augmenter la sécurité aux carrefours équipés de feux de signalisation en autorisant le franchissement d'un feu jaune-orange fixe, étant entendu que le conducteur qui approche est tenu de réduire sa vitesse dès que ce feu s'allume.

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel strekt ertoe de veiligheid aan kruispunten met verkeerslichten te verhogen door het rijden door een vast oranjegeel licht toe te staan, met dien verstande dat de aankomende bestuurder wel verplicht is zijn snelheid te minderen van zodra dit licht is aangegaan.

N-VA : Nieuw-Vlaamse Alliantie PS : Parti Socialiste MR : Mouvement Réformateur CD&V : Christen-Democratisch en Vlaams sp.a : socialistische partij anders Ecolo-Groen! : Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen Open Vld : Open Vlaamse liberalen en democraten VB : Vlaams Belang cdH : centre démocrate Humaniste LDD : Lijst Dedecker PP : Parti Populaire	
<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i> DOC 53 0000/000: Document parlementaire de la 53^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif QRVA: Questions et Réponses écrites CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte) CRABV: Compte Rendu Analytique (couverture bleue) 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: couverture blanche; COM: couverture saumon) PLEN: Séance plénière COM: Réunion de commission MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i> DOC 53 0000/000: Parlementair document van de 53^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft) CRABV: Beknopt Verslag (blauwe kaft) CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft) PLEN: Plenum COM: Commissievergadering MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)
<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i> Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél.: 02/ 549 81 60 Fax: 02/549 82 74 www.laChambre.be e-mail: publications@laChambre.be	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i> Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel.: 02/ 549 81 60 Fax: 02/549 82 74 www.deKamer.be e-mail: publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition reprend, en l'adaptant, le texte de la proposition DOC 52 1076/001.

La présente proposition de loi harmonise la réglementation concernant le franchissement d'un feu jaune-orange fixe et standardise les intervalles entre l'allumage et l'extinction des feux lumineux dans trois situations concrètes.

L'interdiction de franchir un feu jaune-orange fixe donne toujours matière à controverse lorsque cette question se retrouve au centre de l'actualité. Et à juste titre. La réglementation générale en matière de circulation routière interdit le franchissement d'un feu jaune-orange fixe, à moins que le conducteur ne puisse plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisante et qu'il puisse traverser le carrefour sans mettre en danger les autres usagers de la route. Le législateur s'en remet entièrement à chaque conducteur pour évaluer la situation, en lui faisant dès lors assumer la responsabilité des conséquences de son choix, tant sur le plan pénal que sur le plan civil. Une disposition légale devrait toutefois délimiter clairement ce qui est permis et ce qui ne l'est pas. Dans leur pratique quotidienne, les pouvoirs publics augmentent en outre la confusion à propos de cette interdiction. La politique de poursuite en matière de franchissement du feu rouge a la plus grande priorité, tandis que le franchissement d'un feu orange n'est quasiment jamais poursuivi. Les caméras automatiques ne filment que les conducteurs qui franchissent un feu rouge. Les deux infractions sont pourtant cataloguées comme infraction grave du deuxième degré dans la législation. Combinée au fait que la durée du feu jaune-orange fixe n'est pas standardisée, mais est déterminée pour chaque feu de signalisation par les différents gestionnaires de voiries, la disposition actuelle relative au feu jaune-orange fixe crée davantage de situations dangereuses avec la circulation allant dans le même sens qu'elle n'en supprime en ce qui concerne la circulation transversale. Certains conducteurs ralentissent automatiquement à l'approche des feux de signalisation – même lorsque ceux-ci sont verts – pour éviter de commettre une infraction grave en franchissant un feu jaune-orange fixe. D'autres continuent à la même vitesse ou accélèrent même lorsque le feu passe à l'orange, et ce, précisément pour éviter une situation dangereuse, comme le demande la réglementation générale en matière de circulation routière. Beaucoup de gens ne savent pas ou ne savent plus, doutent ou ne veulent pas admettre que le franchissement d'un feu jaune-orange fixe constitue une infraction grave. Cette

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel neemt, in aangepaste vorm, de tekst over van het voorstel DOC 52 1076/001.

Dit wetsvoorstel harmoniseert de wetgeving omtrent het rijden door een vast oranjegeel licht en standaardiseert de intervallen tussen het aan en uitgaan van verkeerslichten in drie concrete situaties.

Het verbod op het rijden door een vast oranjegeel licht biedt steeds stof voor controverse wanneer dit item in de schijnwerpers staat. En terecht. In de algemene verkeersreglementen staat dat het rijden door een vast oranjegeel licht verboden is, tenzij de bestuurder niet meer op een voldoende veilige wijze kan stoppen en hij het kruispunt kan oversteken indien hij de andere weggebruikers niet in gevaar brengt. Het inschatten van de situatie en derhalve de verantwoordelijkheid voor de gevolgen worden – zowel penaal als burgerrechtelijk – door de wetgever volledig bij elke bestuurder individueel gelegd. Een wettelijke bepaling zou echter een duidelijke lijn moeten nastreven tussen wat mag en niet mag. Bovendien verhoogt de overheid de onduidelijkheid over de verbodsbepaling in de dagelijkse praktijk. Het vervolgingsbeleid inzake het door rood licht rijden, heeft de hoogste prioriteitsgraad, terwijl het door het oranje rijden quasi nooit wordt vervolgd. Flitspalen registreren enkel roodrijders. Nochtans staan beide overtredingen als zware overtreding van de tweede graad in de wetgeving gecatalogiseerd. Gecombineerd met het feit dat de duur dat het vast oranjegeel licht aanstaat, niet gestandaardiseerd is maar per verkeerslicht bepaald wordt door de verschillende wegbeheerders in dit land, creëert de huidige bepaling omtrent het vast oranjegeel licht meer gevaarlijke situaties met verkeer dat dezelfde richting volgt dan ze wil oplossen met dwarsverkeer. Sommige bestuurders vertragen automatisch bij het naderen van verkeerslichten – ook al staan die op groen licht – om te vermijden dat ze een zware overtreding zouden begaan doordat ze door het vast oranjegeel licht zouden rijden. Anderen rijden gewoon door of versnellen zelfs wanneer het verkeerslicht op oranje springt, dit om net een gevaarlijke situatie te vermijden zoals de algemene verkeersreglementen vragen. Vele mensen weten niet (meer), twijfelen of willen niet aanvaarden dat door een vast oranjegeel licht rijden een zware overtreding is. Deze overtuiging is niet noodzakelijk door een negatieve attitude ingegeven. Naast de duale houding van de overheid, spelen psychologische factoren hierin een rol. De kleur oranje wordt in het onderbewuste over het algemeen niet geassocieerd met een verbod, maar met

conviction n'est pas nécessairement dictée par une attitude négative. Outre l'attitude ambivalente des autorités, des facteurs psychologiques interviennent également. Dans le subconscient, la couleur jaune-orange n'est généralement pas associée à une interdiction, mais avec un avertissement, comme le feu jaune-orange clignotant qui n'interdit pas le passage, mais invite uniquement à redoubler de prudence. En outre, le bon sens du conducteur moyen l'informe qu'il est physiquement impossible d'arrêter un véhicule en une fraction de seconde, alors que c'est ce que la loi attend sous peine pour le conducteur de commettre une infraction. Le conducteur attend une phase d'avertissement, non qu'une loi lui demande l'impossible.

La présente proposition de loi vise à apporter une réponse aux questions relatives au feu jaune-orange fixe et à faire en sorte qu'il se crée un flux de circulation ralenti et uniforme lors du passage des signaux du système tricolore à l'orange. Pour assurer le ralentissement et l'uniformité du flux des véhicules qui suivent la même direction, il convient de dépénaliser le passage au feu jaune-orange fixe et de sanctionner pénalement les conducteurs qui ne ralentissent pas à l'approche d'un tel feu. De telles mesures mettraient par ailleurs fin au paradoxe auquel les autorités sont confrontées (décalage entre la lettre de la loi et la pratique) et permettraient au citoyen de savoir à quoi s'en tenir.

Pour que les conducteurs aient en tout temps et en tout lieu la possibilité de s'arrêter avant que le feu ne passe au rouge et d'éviter d'être pris dans le trafic transversal ou de mettre en danger les piétons, il convient de standardiser les intervalles entre les différentes couleurs d'un même signal lumineux ou de signaux lumineux reliés entre eux – ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle. Cette standardisation est réalisable, car elle suppose tout au plus la prise en considération de deux paramètres: la résistance au frottement de la chaussée, un paramètre fondé sur la vitesse et/ou la distance à parcourir dans le carrefour. Les précipitations, les autres substances liquides et les objets encombrant la chaussée ne doivent pas être pris en compte, dès lors que le conducteur est censé adapter sa vitesse. Il en va de même de la visibilité des signaux lumineux de circulation, qui relève de la responsabilité du gestionnaire de la voirie.

Trois situations concrètes méritent d'être examinées. Tout d'abord, le feu jaune-orange fixe doit rester allumé suffisamment longtemps pour permettre aux conducteurs qui s'en approchent de s'arrêter. Cette uniformisation spécifique et la dépénalisation proposée du passage au feu jaune-orange fixe sont complémentaires. Deuxièmement, tout véhicule ayant franchi de façon réglementaire une ligne d'arrêt et/ou un signal

een waarschuwing, zoals het oranjegeel knipperlicht dat het doorrijden niet verbiedt maar enkel aanmaant tot dubbele voorzichtigheid. Bovendien weet het gezond verstand van de modale bestuurder dat het fysisch onmogelijk is een voertuig op een fractie van een seconde te doen stoppen, terwijl dit wettelijk verwacht wordt op straffe van overtreding. Een bestuurder verwacht een waarschuwingsfase en niet dat een wet het onmogelijke vraagt.

Voorliggend wetsvoorstel wil een antwoord bieden op de vragen omtrent het vast oranjegeel licht en een rustige uniforme verkeersstroom scheppen wanneer driekleurige verkeerslichten op oranje springen. Een rustige uniforme verkeersstroom van bestuurders die dezelfde richting volgen, wordt verkregen door het door het vast oranjegeel licht rijden, te depenaliseren en in plaats daarvan het niet vertragen voor een vast oranjegeel licht in te schrijven als een overtreding. Bovendien verdwijnt de schizofrene situatie voor de overheid tussen de letter van de wet en de praktijk en weet de burger waar hij staat.

Om bestuurders steeds en overal de tijd te gunnen voor het aangaan van het rood licht te stoppen en gevaarlijke situaties te vermijden met dwarsverkeer en voetgangers, moeten de intervallen tussen de verschillende kleuren van dezelfde of met elkaar in verbinding staande verkeerslichten worden gestandaardiseerd, wat nu niet het geval is. Dit is mogelijk, omdat er maximaal twee parameters in rekening dienen te worden gebracht: de wrijvingsweerstand van het wegdek, een parameter op basis van de snelheid en of de af te leggen weg op het kruispunt. Met neerslag of andere vloeistoffen of objecten op het wegdek dient geen rekening te worden gehouden daar de bestuurder wordt verondersteld zijn snelheid aan te passen. Hetzelfde geldt voor de zichtbaarheid van de verkeerslichten, die onder de verantwoordelijkheid valt van de wegbeheerder.

Drie concrete situaties verdienen de aandacht. Ten eerste moet het vast oranjegeel licht voldoende lang aanstaan om het aankomende verkeer de mogelijkheid te geven te stoppen. Deze specifieke uniformisering is complementair met de voorgestelde depenalisatie van het door een vast oranjegeel licht rijden. Ten tweede moet elk voertuig dat reglementair een stopstreep en of driekleurig verkeerslicht is voorbijgereden, de tijd krijgen

du système tricolore doit avoir le temps de traverser le carrefour avant que le feu ne devienne vert pour le trafic transversal. Nous songeons essentiellement à cet égard aux véhicules plus lents tels les bicyclettes et les machines agricoles. Troisièmement, les piétons qui ont commencé à traverser la chaussée alors que le feu était vert doivent également avoir le temps de traverser avant que le feu passe au vert pour les véhicules, et vice versa. Il n'est pas étonnant qu'il n'y ait aucune uniformisation à l'heure actuelle, puisque les communes, les provinces, les régions et l'autorité fédérale gèrent les signaux lumineux et fixent les intervalles de temps à leur guise. Il s'impose d'instaurer une uniformisation minimale par le biais des règlements généraux en matière de circulation routière – tel est l'objet de la présente proposition de loi – afin de donner aux conducteurs et aux piétons des repères et un sentiment renforcé de sécurité; elle permettra également de promouvoir un trafic plus civilisé. La responsabilité en incombe au législateur, qui devra élaborer cette réglementation après s'être concerté avec les personnes et organisations compétentes.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

L'article 61, 1, 2°, de 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, prévoit qu'il est interdit de franchir un feu jaune-orange fixe à moins que le conducteur ne puisse plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisante et qu'il puisse traverser le carrefour sans mettre en danger les autres usagers. Pour les raisons mentionnées dans les développements, nous estimons que cette interdiction devrait être inversée. Nous proposons qu'il soit autorisé de franchir un feu jaune-orange fixe, mais à la condition qu'au moment où le feu s'allume, le conducteur qui s'en approche soit obligé de réduire sa vitesse. Il se crée ainsi un flux de circulation ralenti qui s'arrêtera finalement au feu rouge. Ce n'est plus la responsabilité du conducteur qui est engagée pour évaluer les risques liés au franchissement d'un feu jaune-orange fixe – responsabilité inscrite explicitement à l'article 61, 1, 2°, de l'arrêté royal précité – mais, aux termes de l'article 5, plutôt celle des autorités.

Art. 3, 4 et 5

L'intervalle entre le moment où le feu jaune-orange fixe s'allume et le moment où le feu rouge s'allume, qui est nécessaire pour permettre aux véhicules qui

om het kruispunt over te steken vooraleer het licht op groen springt voor het dwarsverkeer. Vooral tragere voertuigen zoals fietsen en landbouwmachines verdienen hier de aandacht. Ten derde moeten voetgangers die bij groen licht het oversteken van de rijbaan hebben aangevat, ook de tijd krijgen de rijbaan over te steken vooraleer het licht op groen springt voor de voertuigen en vice versa. Het hoeft immers niet te verwonderen dat er op dit moment geen sprake is van enige uniformisering: zowel de gemeenten, de provincies, de gewesten als de federale overheid beheren verkeerslichten en stellen de tijdsintervallen naar eigen goeddunken in. Een minimale uniformisering via de algemene verkeersreglementen zoals in dit wetsvoorstel wordt aangereikt, dringt zich op om bestuurders en voetgangers een houvast en een veiliger gevoel te geven en de jungle in het verkeer terug te dringen. In voorliggend voorstel wordt de verantwoordelijkheid in deze bij de wetgever gelegd, die het nadien na samenspraak met de bevoegde personen en organisaties concreet moet uitwerken.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Art. 2

Artikel 61, 1, 2° van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg stelt dat het rijden door vast oranjegeel licht verboden is tenzij de bestuurder niet meer op een veilige wijze kan stoppen en hij het kruispunt kan oversteken zonder andere weggebruikers in gevaar te brengen. Wegens de redenen aangehaald in de toelichting zijn wij van mening dat deze verbodsbepaling geïnverteerd moet worden. In ons voorstel wordt het rijden door een vast oranjegeel licht toegestaan, maar wordt de aankomende bestuurder wel verplicht zijn snelheid te minderen van zodra het desbetreffende licht is aangegaan. Zo wordt een snelheidsminderende verkeersstroom gecreëerd die uiteindelijk bij rood licht zal stilstaan. De verantwoordelijkheid van de bestuurder voor het inschatten van de veiligheidsrisico's bij het door het vast oranjegeel licht rijden – zoals ze nu expliciet in artikel 61, 1, 2°, van het desbetreffende koninklijk besluit is ingeschreven – wordt geschrapt en door het hierna volgende artikel 5 in zekere zin verlegd naar de overheid.

Art. 3, 4 en 5

De periode tussen het aangaan van het vast oranjegeel licht en het aangaan van het rood licht die nodig is om aankomende voertuigen te tijd te geven te stoppen,

approchent de s'arrêter, n'est actuellement pas réglé dans les règlements généraux sur la circulation routière. *In extenso*, cet intervalle n'est pas standardisé et est donc différent à chaque point de circulation où sont placés des signaux lumineux de circulation tricolores. Une standardisation est possible, étant donné qu'il ne faut tenir compte que de deux paramètres, à savoir un paramètre basé sur la vitesse maximale autorisée et un autre sur le frottement du matériau de surface du revêtement dans des circonstances favorables – lorsque la chaussée est humide, le conducteur est de toute façon supposé adapter sa vitesse. Ces deux paramètres sont exhaustifs, de sorte que la liste des intervalles nécessaires reste limitée et peut être intégrée dans un arrêté royal supplémentaire après concertation avec tous les acteurs du terrain. Cette disposition est complémentaire aux dispositions des articles 2, 3 et 4.

À cela s'ajoutent encore deux situations parallèles qui, en soi, n'ont aucun lien avec la disposition de l'article 2 mais qui ont été reprises dans la présente proposition de loi compte tenu de la nécessité d'uniformiser les intervalles entre les différents feux des signaux de circulation.

L'intervalle s'écoulant entre le passage du feu au rouge et le passage du feu au vert pour la circulation débouchant des voies transversales doit être suffisamment long pour permettre à chaque véhicule – et donc non seulement aux voitures particulières mais également aux véhicules plus lents tels que les vélos et les machines agricoles – ayant franchi le feu était vert ou jaune-orange fixe, de traverser le carrefour en toute sécurité, avant que le trafic transversal n'ait reçu l'autorisation de s'engager. Deux paramètres doivent être pris en compte lors de cette uniformisation: la rapidité des véhicules lents et la distance à parcourir pour traverser le carrefour.

Il en va de même pour l'interaction entre les signaux du système tricolore et les signaux du système bicolore pour piétons. Un véhicule qui a franchi la ligne d'arrêt et/ou les signaux du système tricolore avant que le feu ne passe au rouge, doit disposer du temps nécessaire pour franchir le passage pour piétons avant que ces derniers ne reçoivent l'autorisation de s'engager sur la chaussée. Il en va de même pour le piéton qui s'est engagé sur la chaussée avant que les signaux du système bicolore pour piétons ne soient passés au rouge.

Nous pensons que le fait de régler l'uniformisation dans le règlement général sur la circulation routière, et la synchronisation des feux de signalisation contribuera à améliorer la sécurité.

is heden niet geregeld in de algemene verkeersreglementen. *In extenso* is deze periode niet gestandaardiseerd en dus op elk verkeerspunt waar driekleurige verkeerslichten staan, anders. Standardisering is mogelijk daar slechts met twee parameters dient rekening gehouden te worden, namelijk een parameter op basis van de maximaal toegelaten snelheid en de wrijving van het oppervlaktemateriaal van het wegdek bij gunstige omstandigheden – bij nat wegdek wordt sowieso verondersteld dat de bestuurder zijn snelheid aanpast. Beide parameters zijn exhaustief zodat de lijst met het aantal noodzakelijke intervallen beperkt blijft en na samenspraak met alle acteurs ten velde kan opgenomen worden in een bijkomend koninklijk besluit. Deze bepaling is complementair met de bepalingen in artikel 2, 3 en 4.

Bijkomend zijn er nog twee parallelle situaties die niet *an sich* iets met de bepaling in artikel 2 te maken hebben, maar die wegens de noodzaak aan standaardisering van de verkeerslichtintervallen in dit wetsvoorstel zijn opgenomen.

De periode tussen het aangaan van het rood licht enerzijds en het aangaan van het groen licht voor het verkeer dat uit de dwarswegen komt anderzijds, moet voldoende lang zijn om elk voertuig – dus niet enkel personenwagens maar ook tragere voertuigen zoals fietsen en landbouwmachines – dat door het groen en het vast oranjegeel licht is gereden, de kans te geven om het kruispunt veilig over te steken voordat het dwarsverkeer de toestemming heeft gekregen om door te rijden. Bij de uniformisering van dit en volgend concreet geval moet rekening gehouden worden met twee parameters: een parameter op basis van de snelheid van trage voertuigen en de af te leggen weg over het kruispunt.

Hetzelfde geldt voor de interactie tussen de driekleurige verkeerslichten en de tweekleurige voetgangerslichten. Een voertuig dat nog voor het aangaan van het rood licht de stopstreep en of het driekleurige verkeerslicht is voorbijgereden, moet de nodige tijd krijgen om de oversteekstrook voor voetgangers te passeren vooraleer de voetgangers groen licht krijgen. Idem *dito* voor de voetganger die het oversteken van de rijbaan heeft aangevat vooraleer het rood licht van het tweekleurig voetgangerslicht is aangegaan.

Het is onze mening dat het regelen in de algemene verkeersreglementen van de standaardisering en het afstellen van de verkeerslichten onderling de veiligheid te goede komen.

Art. 6

Cet article vise à corriger une imprécision linguistique dans la version néerlandaise de l'article 63, 1, 2, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 en ce qui concerne l'interdiction et l'autorisation pour les piétons "de s'engager sur la chaussée" dès que s'allume le feu rouge, respectivement le feu vert des signaux du système bicolore les mots "*zich op de rijbaan te begeven*" sont remplacés par les mots "*het oversteken van de rijbaan aan te vatten*".

Art. 7

L'article 2 de la présente proposition de loi lève l'interdiction de franchissement du feu jaune-orange fixe. Par ailleurs, dès que le feu passe au jaune-orange fixe, le trafic qui s'en approche est obligé de réduire sa vitesse. Toute infraction en la matière doit figurer sur la liste des infractions graves.

Art. 6

Dit artikel tracht een taalkundige onduidelijkheid in artikel 63, 1, 2, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 uit de wereld te helpen. Het verbod en de toelating voor voetgangers om zich "op de rijbaan te begeven" van zodra het rood licht, respectievelijk het groen licht van het tweekleurig voetgangerslicht is aangegaan, worden vervangen door het verbod en de toelating om "het oversteken van de rijbaan aan te vatten".

Art. 7

Artikel twee van voorliggend wetsvoorstel heft het verbod om het door het vast oranjegeel licht rijden op. Aan de andere kant wordt het aankomende verkeer verplicht de snelheid te minderen van zodra het vast oranjegeel licht is aangegaan. Dit moet als zodanig worden vertaald in de lijst van zware overtredingen.

Alexandra COLEN (VB)
Tanguy VEYS (VB)
Annick PONTHER (VB)
Bruno VALKENIERS (VB)

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

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

Art. 2

L'article 61, 1, 2°, de 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, est remplacé par le texte suivant:

"2° le feu jaune-orange fixe signifie que le signal passera bientôt au rouge et avertit le conducteur qui approche. Le signal peut être franchi. Le conducteur qui approche est cependant tenu de réduire sa vitesse dans des conditions de sécurité suffisante dès que le feu jaune-orange fixe s'allume et de s'arrêter à la ligne d'arrêt ou, à défaut de ligne d'arrêt au signal même, avant que le feu rouge s'allume."

Art. 3

L'article 61, 3, 1°, du même arrêté royal est complété par un alinéa 2, libellé comme suit:

"L'intervalle entre le moment où s'allume le feu jaune-orange fixe et le moment où s'allume le feu rouge doit être réglé de manière à ce que le conducteur qui approche dispose du temps nécessaire pour s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisante avant que le feu rouge s'allume."

Art. 4

Dans l'article 61, 3, 2 du même arrêté royal, l'alinéa suivant est inséré entre les alinéas 1^{er} et 2:

"L'intervalle entre le moment où s'allume le feu rouge et le moment où s'allume le feu vert pour la circulation débouchant des voies transversales doit être suffisamment long pour que tout véhicule ayant franchi le feu vert et le feu jaune-orange fixe ait la possibilité de traverser le carrefour en toute sécurité et sans précipitation."

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Artikel 61, 1, 2°, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg, wordt vervangen als volgt:

"2° Vast oranjegeel licht betekent dat het verkeerslicht binnenkort op rood licht springt en waarschuwt de aankomende bestuurder. Het verkeerslicht mag voorbijgereden worden. De aankomende bestuurder is echter verplicht op een voldoende veilige wijze de snelheid te minderen van zodra het vast oranjegeel licht is aangegaan en voor de stopstreep of, zo er geen stopstreep is, het verkeerslicht zelf, stil te staan voordat het rood licht is aangegaan."

Art. 3

Artikel 61, 3, 1°, van hetzelfde koninklijk besluit wordt aangevuld met het volgende lid:

"De periode tussen het aangaan van het vast oranjegeel licht en het aangaan van het rood licht moet zo ingesteld worden zodat de aankomende bestuurder voldoende tijd heeft om op een voldoende veilige wijze zich tot stilstand te brengen voordat het rood licht is aangegaan."

Art. 4

In artikel 61, 3, 2, van hetzelfde koninklijk besluit wordt tussen het eerste en het tweede lid het volgende lid ingevoegd:

"De periode tussen het aangaan van het rode licht enerzijds en het aangaan van het groene licht voor het verkeer dat uit de dwarswegen komt anderzijds, moet voldoende lang zijn om elk voertuig dat door het groen en het vast oranjegeel licht is gereden, de kans te geven om het kruispunt veilig en niet overhaast over te steken."

Art. 5

L'article 63, 1 du même arrêté royal est complété par les alinéas suivants:

“L'intervalle entre le moment où s'allume le feu rouge des signaux du système tricolore et le moment où s'allume le feu vert des signaux bicolores de circulation pour piétons doit être suffisamment long pour que tout véhicule ayant franchi le feu vert et le feu jaune-orange fixe ait la possibilité de poursuivre sa route en toute sécurité et sans précipitation.

L'intervalle entre le moment où s'allume le feu rouge des signaux bicolores de circulation pour piétons et le moment où s'allume le feu vert des signaux du système tricolore doit être suffisamment long pour que tout piéton ayant commencé à traverser au feu vert ait la possibilité de traverser la chaussée en toute sécurité et sans précipitation.”.

Art. 6

Le texte néerlandais de l'article 63, 1, 2, du même arrêté royal est remplacé par la disposition suivante:

“2. De lichten van deze tekens hebben de volgende betekenis:

1° rood licht betekent dat het verboden is het oversteken van de rijbaan aan te vatten;

2° groen licht betekent dat het toegelaten is het oversteken van de rijbaan aan te vatten. Als aanwijzing kan het einde van deze toelating door het knipperen van het groen licht worden aangekondigd.”.

Art. 7

Dans l'article 3 de l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, il est inséré un 36°*bis*, libellé comme suit:

“36°*bis*. Ne pas réduire la vitesse à l'approche d'un feu jaune-orange fixe.”.

23 septembre 2010

Art. 5

Artikel 63, 1 van hetzelfde koninklijk besluit wordt aangevuld met de volgende leden:

“De periode tussen het aangaan van het rood licht van de driekleurige verkeerslichten enerzijds en het aangaan van het groen licht van de tweekleurige voetgangerslichten anderzijds, moet voldoende lang zijn om elk voertuig dat door het groen en het vast oranjegeel licht is gereden, de kans te geven veilig en niet overhaast door te rijden.

De periode tussen het aangaan van het rood licht van de tweekleurige voetgangerslichten enerzijds en het aangaan van het groen licht van de driekleurige verkeerslichten anderzijds, moet voldoende lang zijn om elke voetganger die bij groen licht het oversteken heeft aangevat, de kans te geven om de rijbaan veilig en niet overhaast over te steken.”.

Art. 6

Artikel 63, 1, 2, van hetzelfde koninklijk besluit wordt vervangen als volgt:

“2. De lichten van deze tekens hebben de volgende betekenis:

1° rood licht betekent dat het verboden is het oversteken van de rijbaan aan te vatten;

2° groen licht betekent dat het toegelaten is het oversteken van de rijbaan aan te vatten. Als aanwijzing kan het einde van deze toelating door het knipperen van het groen licht worden aangekondigd.”.

Art. 7

In artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wordt een 36*bis* ingevoegd luidende:

“36*bis*. De snelheid niet minderen bij het naderen van een vast oranjegeel licht.”.

23 september 2010

Alexandra COLEN (VB)
Tanguy VEYS (VB)
Annick PONTHER (VB)
Bruno VALKENIERS (VB)