

- 1739 / 1 - 97 / 98

**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1997 - 1998 (*)

16 SEPTEMBER 1998

WETSVOORSTEL

tot bevordering van het fietsgebruik

(Ingediend door de heer Rony Cuyt)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

** Met de fiets op weg naar meer vervoersgelijkheid*

Dat de fiets een van de meest duurzame verplaatsingsmiddelen is behoeft weinig toelichting. De fiets stoot geen schadelijke gassen uit, vraagt weinig ruimte, verbruikt enkel menselijke energie, maakt geen lawaai en laat geen bergen afval achter.

De fiets is echter ook «sociaal duurzaam». Fietsen is in principe voor iedereen haalbaar en betaalbaar. Hoewel er in België nagenoeg evenveel fietsen als personenwagens in gebruik zijn, geeft het gemiddeld gezin jaarlijks bijna 120.000 frank uit aan zijn auto, tegenover amper 2.500 frank aan het fietsen.

Bovendien blijkt een groot deel van onze verplaatsingen voor de fiets in aanmerking te komen. Het *Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen* leert dat

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

- 1739 / 1 - 97 / 98

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1997 - 1998 (*)

16 SEPTEMBRE 1998

PROPOSITION DE LOI

promouvant l'usage de la bicyclette

(Déposée par M. Rony Cuyt)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

** Vers une plus grande égalité en matière de transports grâce à la bicyclette*

Point n'est besoin d'insister sur le fait que la bicyclette est l'un des moyens de transport les plus durables. La bicyclette n'émet pas de gaz nocifs, prend peu de place, consomme uniquement de l'énergie humaine, ne fait pas de bruit et ne produit pas de montagnes de déchets.

La bicyclette est toutefois aussi «socialement durable». En principe, la bicyclette est en effet à la portée de tout le monde. Bien qu'il y ait en Belgique à peu près autant de vélos que de voitures, un ménage moyen consacre annuellement près de 120.000 francs à la voiture, contre à peine 2.500 francs à la bicyclette.

Il s'avère en outre qu'un grand nombre de nos déplacements pourraient parfaitement être effectués à bicyclette. Une étude réalisée en Flandre sur les dé-

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

55% van onze verplaatsingen een afstand van minder dan vijf kilometer betreft. Verplaatsingen over korte afstand zijn vaak ook de meest prioritaire. Levensmiddelen kopen, naar school gaan, vrienden en familie bezoeken, naar de dokter of het hospitaal gaan, zijn allemaal dingen die we doorgaans dicht bij huis doen.

Nochtans wordt in de praktijk slechts voor een kwart van deze verplaatsingen de fiets of de bromfiets van stal gehaald; in bijna de helft van de gevallen gebruikt men ook voor deze korte ritten de auto.

Hoewel er soms goede redenen kunnen zijn om ook over korte afstand de wagen te gebruiken (boodschappen doen, kinderen vervoeren, slecht weer), heeft de fiets zonder twijfel enorme groeimogelijkheden. In dit opzicht is de fiets wellicht het belangrijkste instrument in het streven naar een eerlijke verdeling van de verplaatsingsmogelijkheden en, daarmee samenhangend, in de strijd tegen de vervoersongelijkheid.

** Verkeersveiligheid: de achillespees van het fietsbeleid*

De verkeersveiligheid van de fietsers verhogen is dé succesfactor voor het fietsbeleid.

Fietsen houdt nog altijd te veel risico's in. In 1996 sneuvelden 120 fietsers en raakten 6.905 fietsers gewond in het verkeer. Het aandeel van de fietsers in het aantal verkeersdoden en -gewonden (resp. 9% en 10%) ligt daarmee bijna dubbel zo hoog als het aandeel van de fietsers in de mobiliteit (5%). Fietsen blijft dus een relatief gevaarlijke manier om zich te verplaatsen. Daarmee gaan we nog voorbij aan het feit dat de NIS-ongevallenstatistiek het aantal verkeersslachtoffers onder de fietsers wellicht onderschatten. Heel wat ongevallen met fietsers worden immers niet aangegeven of worden niet aangegeven als verkeersongevallen.

Verschillende enquêtes bevestigen dat de vrees voor ongevallen heel wat potentiële fietsers thuis houdt of naar andere vervoersmiddelen loodst. Zo leert een Nederlands onderzoek uit 1994 dat meer dan de helft van de ondervraagde ouders hun kinderen zelfstandig naar school zou laten gaan indien de schoolroute voldoende veilig is; in het tegengestelde geval laat slechts 22% van de ouders dit toe. Dichter bij huis en in een andere leeftijdsgroep stelde de Katholieke Bond van gepensioneerden vast dat de verkeersonveiligheid door 35% van de senioren als een prioritair probleem

placements (*Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen*) montre que 55% de nos déplacements se font sur une distance de moins de cinq kilomètres. Les déplacements les plus courts sont souvent aussi les plus prioritaires. Faire des courses, aller à l'école, rendre visite à des amis ou à de la famille, aller chez le médecin ou à l'hôpital sont autant de déplacements qui se font à proximité de la maison.

Pourtant, dans la pratique, le quart seulement de ces déplacements se font à bicyclette ou à cyclomoteur; dans près de la moitié des cas, on utilise même la voiture pour ces petits trajets.

Même si l'on peut, dans certains cas, avoir d'excellentes raisons d'utiliser la voiture pour un petit trajet (courses, transport des enfants, mauvais temps), il est clair que la bicyclette est très largement sous-utilisée. Dans cette optique, la bicyclette constitue sans doute l'instrument le plus indiqué pour tenter de répartir plus équitablement les moyens de déplacement et, partant, pour tenter de mettre fin à l'inégalité en matière de transports.

** La sécurité routière, talon d'Achille de la politique de promotion de l'usage de la bicyclette*

Le succès de la politique de promotion de l'usage de la bicyclette dépend avant tout de l'amélioration de la sécurité routière des cyclistes.

Les déplacements à vélo présentent toujours trop de risques. En 1996, 120 cyclistes ont été tués et 6 905 ont été blessés à la suite d'accidents de la circulation. Le pourcentage de cyclistes ayant péri ou ayant été blessés à la suite d'un accident par rapport au nombre total d'usagers de la route tués ou blessés (respectivement 9 et 10%) est pratiquement deux fois supérieur à la proportion de cyclistes parmi les usagers de la route (5%). La bicyclette reste donc un moyen de locomotion relativement dangereux. Et nous ne tenons même pas compte du fait que les statistiques de l'INS sous-estiment sans doute le nombre de cyclistes victimes d'accidents de la circulation. Un grand nombre d'accidents dans lesquels des cyclistes sont impliqués ne sont en effet pas signalés ou ne le sont pas en tant qu'accidents de la circulation.

Plusieurs enquêtes confirment que la peur de l'accident incite un grand nombre de cyclistes potentiels à rester chez eux ou à opter pour d'autres modes de transport. C'est ainsi qu'une enquête effectuée en 1994 aux Pays-Bas révèle que plus de la moitié des parents interrogés seraient disposés à laisser leurs enfants se rendre seuls à l'école si la route à emprunter était suffisamment sûre, alors qu'ils seraient à peine 22% à les y autoriser dans le cas contraire. Plus près de chez nous et dans une autre tranche d'âge, le *Katholieke Bond van gepensioneerden* (association ca-

wordt ervaren. Verkeersonveiligheid staat daarmee aan de top van de lijst, vóór zware verzorgingskosten en vóór het beschikken over een onvoldoende inkomen.

** De wegcode als instrument van het fietsbeleid*

De wegcode - officieel het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer - is een van de belangrijkste instrumenten om het fietsen veiliger en aantrekkelijker te maken. De wegcode bepaalt hoe de fietsers en de andere weggebruikers zich tegenover elkaar moeten gedragen in het verkeer. Daarnaast geeft de wegcode ook aan op welke manier het gewenste gedragspatroon aan de weggebruikers wordt duidelijk gemaakt (door verkeersborden, wegmarkeringen, e.d.). Ten slotte werden in de wegcode ook een aantal technische voorschriften opgenomen voor fietsen en andere voertuigen.

Het koninklijk besluit van 20 juli 1990 - beter bekend als de «fietswet Dehaene» - toonde aan hoe de overheid de fietsers door een wijziging van de wegcode een forse duw in de rug kan geven. Dit besluit wilde de positie van de fietsers in het verkeer versterken door de wegcode op een consistente en vaak ingrijpende manier aan te passen. Een greep uit de maatregelen die deel uitmaakten van de fietswet en die sinds 1 januari 1991 van kracht zijn:

— fietsers mogen ook binnen de bebouwde kom met twee naast elkaar rijden;

— tweerichtingsverkeer voor fietsers en bromfietsers klasse A in straten met eenrichtingsverkeer is mogelijk als de wegbeheerder het toestaat;

— fietsers en bromfietsers moeten niet langer hun arm uitsteken om een maneuver aan te kondigen wanneer hun veiligheid of stuurvaardigheid dit onmogelijk maakt;

— opstelvakken en voorsorteringsstroken voor fietsers aan kruispunten krijgen een wettelijk statuut;

— kinderen tot 9 jaar mogen binnen en buiten de bebouwde kom op het trottoir of op de verhoogde berm fietsen;

— fietsroutes kunnen met eigen verkeersborden bewegwijzerd worden.

De weerslag van de fietswet op het fietsgebruik kan uiteraard niet worden geïsoleerd van tal van andere factoren die het verplaatsingsgedrag en de keuze van de vervoerswijze bepalen. Toch is het niet overdreven te stellen dat de fiets sinds enkele jaren - mede

tholique de retraités) a constaté que l'insécurité routière constitue un problème prioritaire pour 35% des seniors. L'insécurité routière vient aussi en tête des préoccupations, avant le poids des dépenses de soins de santé et l'insuffisance des revenus.

** Le code de la route, instrument de la politique de promotion de l'usage de la bicyclette*

Le code de la route - officiellement, l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière - est l'un des principaux instruments dont on dispose pour rendre les déplacements à vélo plus sûrs et plus attrayants. Le code de la route définit les rapports entre les cyclistes et les autres usagers de la route dans la circulation. Il définit en outre les modalités selon lesquelles on indique aux usagers de la route le comportement qu'ils sont censés adopter (signaux routiers, marques routières, etc.). Enfin, le code de la route contient également un certain nombre de prescriptions techniques concernant les bicyclettes et d'autres véhicules.

L'arrêté royal du 20 juillet 1990 - que l'on doit au ministre Dehaene - montre comment, en modifiant le code de la route, les pouvoirs publics peuvent apporter un franc soutien à l'usage du vélo. Cet arrêté avait pour objectif de renforcer la position des cyclistes dans la circulation en adaptant le code de la route de manière consistante et souvent radicale. L'arrêté royal en question contenait notamment les mesures suivantes, qui sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1991:

— les cyclistes sont également autorisés à rouler à deux de front dans les agglomérations;

— les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs classe A peuvent rouler dans les deux directions dans les rues à sens unique lorsque le gestionnaire de la voie publique les y autorise;

— les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs ne doivent plus tendre le bras pour annoncer une manoeuvre lorsque leur sécurité ou leurs aptitudes à conduire ne le leur permettent pas;

— les bandes de sélection aménagées aux carrefours à l'intention des cyclistes reçoivent un statut légal;

— les cyclistes âgés de moins de neuf ans peuvent, à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations, emprunter les trottoirs et les accotements en saillie;

— les itinéraires destinés aux cyclistes peuvent être indiqués au moyen de signaux routiers spécifiques;

L'incidence de cet arrêté royal sur l'usage du vélo ne peut évidemment pas être isolée de nombre d'autres facteurs qui déterminent le comportement en matière de déplacements et le choix du moyen de transport. Il n'est toutefois pas exagéré d'affirmer que

door het koninklijk besluit van 20 juli 1990 - zijn tweede adem gevonden heeft. Hoewel harde cijfers voorlopig nog ontbreken, stellen de meeste waarnemers immers vast dat het fietsgebruik de jongste jaren weer in de lift zit. En oorspronkelijk gecontesteerde maatregelen als het tweerichtings-fietsen in straten met eenrichtingsverkeer zijn intussen gemeengoed geworden in het straatbeeld.

Acht jaar na het koninklijk besluit van 20 juli 1990 menen we dat de tijd rijp is voor een nieuwe stap vooruit voor de fietsers. We stellen een aantal wijzigingen aan de wegcode voor die de positie van de fietser, zowel juridisch als in de dagelijkse verkeerspraktijk, verder willen versterken en het fietsen veiliger, comfortabeler en aantrekkelijker willen maken.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Art. 2

Artikel 2.7. van de wegcode definieert het fietspad als «het deel van de openbare weg dat voor het verkeer van fietsen en tweewielige bromfietsen klasse A is voorbehouden door de verkeersborden D7, D9 of door de wegmarkeringen bedoeld in artikel 74». Noch de wegcode, noch de uitvoeringsbesluiten gaan verder in op de vraag hoe de fietspaden er moeten uitzien. Wat is de minimale breedte van de fietspaden, rekening houdend met de intensiteit van het fietsen autoverkeer en van de vigerende snelheidslimiet? Wat is de maximale helling? Aan welke voorwaarden moet de verharding van het fietspad voldoen? Hoe moeten de fietspaden onderhouden worden?

De gevolgen van dit gebrek aan regulering zijn merkbaar op het terrein: te smalle fietspaden, fietspaden die nagenoeg onberijdbaar zijn door een gebrek aan onderhoud, fietspaden die bij regenweer veranderen in één grote waterpartij, fietspaden die door een opeenvolging van opritten aanvoelen als een golfplaat, fietspaden die om de haverklap van profiel en van uitzicht veranderen, enzovoort.

De jongste jaren werden in verschillende publicaties naar Nederlands voorbeeld normen en aanbevelingen voor kwaliteitsvolle fietspaden op papier gezet. We verwijzen hierbij naar:

- «Fietsvoorzieningen», Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, 1990;
- «Naar een gericht fietsbeleid: toelichting bij de provinciale subsidiëring voor de aanleg en verbetering van fietspaden», Provinciale Technische Dienst Antwerpen, 1994;

le vélo connaît un regain de popularité depuis quelques années - grâce, entre autres, à l'arrêté royal du 20 juillet 1990. Même si l'on ne dispose pas encore de chiffres incontestables à l'heure actuelle, la plupart des observateurs constatent en effet que l'usage du vélo est en augmentation ces dernières années. De plus, des mesures initialement contestées, telles que l'autorisation de circuler dans les deux directions dans des rues à sens unique, font désormais partie des habitudes de circulation.

Huit ans ont passé depuis la publication de l'arrêté royal du 20 juillet 1990 et le temps nous semble venu de faire un geste supplémentaire en faveur des cyclistes. Nous proposons dès lors d'apporter au code de la route une série de modifications visant à renforcer encore la position du cycliste, tant sur le plan juridique que dans ses déplacements quotidiens, et à rendre les déplacements à vélo plus sûrs, plus confortables et plus attrayants.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

En vertu de l'article 2, 2.7, du code de la route, le terme «piste cyclable» désigne «la partie de la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A par les signaux D 7, D 9 ou par les marques routières prévues à l'article 74". Ni le code de la route ni ses arrêtés d'exécution ne précisent les conditions de réalisation des pistes cyclables. Quelle doit être la largeur minimale d'une piste cyclable, compte tenu de la densité de la circulation de vélos et de la circulation automobile? Quelle peut être la déclivité maximale d'une piste cyclable? A quelles conditions le revêtement de la piste cyclable doit-il satisfaire? Comment les pistes cyclables doivent-elles être entretenues?

Les conséquences de cette absence de réglementation sont visibles sur le terrain: certaines pistes cyclables sont trop étroites, certaines sont pratiquement impraticables faute d'entretien, certaines se transforment en véritables mares par temps de pluie, certaines donnent l'impression aux cyclistes de rouler sur de la tôle ondulée en raison de leur configuration, certaines changent sans arrêt de profil et d'apparence, etc.

Ces dernières années, des normes et recommandations ont été suggérées par plusieurs publications afin de promouvoir la qualité des pistes cyclables. Citons à ce propos:

- «Aménagements cyclables», Institut belge pour la sécurité routière, 1990;
- «Naar een gericht fietsbeleid: toelichting bij de provinciale subsidiëring voor de aanleg en verbetering van fietspaden», Provinciale Technische Dienst Antwerpen, 1994;

— «Ontwerpen van kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen», Mark Vanhee, *Verkeersspecialist*, mei 1995 (themakatern).

Dit wetsvoorstel legt aan de Koning de verplichting op om de minimale kwaliteitsnormen uit te werken waaraan fietspaden moeten voldoen. Bij het uitwerken van deze normen kunnen de bovenstaande publicaties als inspiratiebron worden gebruikt, net als de voorschriften die door het Nederlandse ministerie van Rijkswaterstaat werden opgesteld ten behoeve van de wegbeheerders.

Art. 3

A) Bij de voorbereiding van het koninklijk besluit van 20 juli 1990 werd onder deskundigen gediscussieerd over de vraag of bromfietzers klasse B verplicht moesten worden om de rijbaan te volgen. Uiteindelijk bepaalde artikel 9.1.2.2° van de wegcode dat deze bromfietzers het fietspad mogen volgen wanneer het aangeduid is door wegmarkeringen of door een verkeersbord D7. Door middel van onderborden kan de wegbeheerder volgens hetzelfde artikel de bromfietzers klasse B verplichten of verbieden om een fietspad te gebruiken. Wanneer een fietspad aangeduid is door een verkeersbord D9 (fietspad en voetpad naast elkaar gelegen) mogen de bromfietzers klasse B echter in geen geval gebruik maken van het fietspad.

Twee nieuwe elementen zetten ons ertoe aan om deze regeling te veranderen.

Ten eerste werd in 1991 door de Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid een proefproject opgezet in drie Nederlandse gemeenten. Binnen de bebouwde kom werden de bromfietzers klasse B in alle omstandigheden verplicht de rijbaan te volgen. Na één jaar werd vastgesteld dat voor de drie proefgemeenten samen het aantal letselongevallen met bromfietsen met 70% was gedaald, tegenover een daling met 20% in de rest van Nederland. Op kruispunten verminderde vooral het aantal botsingen tussen rijdende of afslaande bromfietzers en motorvoertuigen; buiten de kruispunten nam vooral het aantal aanrijdingen tussen bromfietsen klasse B en fietsers af. Op de rijbaan werd een lichte, maar niet betekenisvolle stijging van het aantal aanrijdingen tussen bromfietzers en motorvoertuigen geconstateerd. Extrapolatie van de Nederlandse resultaten naar de Belgische situatie leert dat het aantal letselongevallen met 1.015 of 2% op jaarbasis zou kunnen verminderen (R. Poté, «Bromfietsen op de rijbaan of op het fietspad», *Verkeersspecialist*, december 1995, p. 14-15).

— «Ontwerpen van kwaliteitsvolle fietsvoorzieningen», Mark Vanhee, *Verkeersspecialist*, mei 1995 (cahier thématique).

La présente proposition de loi impose au Roi l'obligation d'élaborer les normes de qualité minimales auxquelles les pistes cyclables doivent satisfaire. Ces normes peuvent s'inspirer des normes proposées dans les publications précitées ainsi que des prescriptions élaborées par le ministère des Transports néerlandais à l'intention des gestionnaires de la voie publique.

Art. 3

A) Lors de la préparation de l'arrêté royal du 20 juillet 1990, les experts ont débattu la question de savoir s'il fallait imposer aux conducteurs de cyclomoteurs classe B d'emprunter la chaussée. En définitive, l'article 9.1.2.2° du code de la route dispose que ces conducteurs peuvent emprunter la piste cyclable lorsqu'elle est indiquée par des marques routières ou par un signal D 7. En vertu du même article, le gestionnaire de la voie publique peut, au moyen de panneaux additionnels, imposer ou interdire aux conducteurs de cyclomoteurs classe B d'emprunter la piste cyclable. Toutefois, lorsqu'une piste cyclable est indiquée par un signal D 9 (piste cyclable et trottoir aménagés en parallèle), les conducteurs de cyclomoteurs classe B ne peuvent en aucun cas emprunter la piste cyclable.

Deux éléments neufs nous incitent à modifier ces règles.

Le premier élément est la mise en oeuvre, depuis 1991, d'un projet pilote dans trois communes néerlandaises par la *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid* (fondation de recherche scientifique sur la sécurité routière). En agglomération, l'obligation d'emprunter en toute circonstance la chaussée a été imposée aux conducteurs de cyclomoteurs classe B. On a constaté après un an que le nombre d'accidents ayant impliqué des cyclomoteurs et entraîné des lésions avait diminué de 70% dans les trois communes pilotes, alors qu'il n'avait baissé que de 20% dans le reste des Pays-Bas. Aux carrefours, c'est surtout le nombre de collisions entre des cyclomoteurs roulant ou tournant et des véhicules automobiles qui a diminué. En dehors des carrefours, c'est surtout le nombre de collisions entre des cyclomoteurs classe B et des vélos qui a diminué. Sur la chaussée, une augmentation légère mais non significative du nombre de collisions entre des cyclomoteurs et des véhicules automobiles a été constatée. Une transposition des résultats néerlandais à la situation belge révèle que le nombre d'accidents entraînant des lésions pourrait être réduit de 1 015 unités, soit de 2%, par an (R. Poté, «Bromfietsen op

Ten tweede is sinds 1 oktober 1997 de toegelaten maximumsnelheid van de bromfietsen klasse B verhoogd van 40 km/u tot 45 km/u. Deze maatregel brengt met zich dat de conflicten tussen bromfietzers klasse B en de overige gebruikers van het fietspad frequenter en scherper zullen zijn. Daarentegen verschilt de maximumsnelheid van de bromfietsen klasse B nog nauwelijks van de toegelaten snelheid op de rijbaan binnen de bebouwde kom.

Dit voorstel verplicht de bromfietzers klasse B om binnen de bebouwde kommen in alle omstandigheden de rijbaan te volgen. Omwille van het vaak diffuse karakter van de bebouwde kom, wordt in een uitzonderingsbepaling voorzien waardoor de bromfietzers klasse B in sommige gevallen toch verplicht kunnen worden om het fietspad te volgen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn op wegen waar de toegelaten maximumsnelheid hoger ligt dan 50 km/u (bijvoorbeeld een ringweg binnen de bebouwde kom) of waar uit snelheidscontroles blijkt dat de gemiddelde snelheid van het autoverkeer aanzienlijk hoger ligt dan 50 km/u. Deze afwijking mag echter slechts in uitzonderlijke gevallen worden toegestaan.

Buiten de bebouwde kommen blijft de huidige regeling gehandhaafd en staat het de bromfietzers klasse B in principe vrij om het fietspad (niet) te gebruiken, tenzij de wegbeheerder hen een verplichting oplegt.

B) De wijziging van artikel 9.1.2.3° is de logische tegenhanger van de invoering van kwaliteitsnormen voor fietspaden (zie art. 2): indien een fietspad niet voldoet aan de minimale normen, is de fietser niet verplicht het fietspad te volgen. Deze «vrijstelling» wordt toegevoegd aan de bestaande uitzonderingen in de wegcode die de fietser toelaten het fietspad te verlaten om van richting te veranderen, in te halen of een hindernis te vermijden. Overigens werd ook de bepaling dat de fietsers verplicht zijn een «berijdbaar» fietspad te volgen reeds aangegrepen om te stellen dat een fietspad «onberijdbaar» is wanneer de verhoogde berm zo hoog is dat de fietser af moet stappen om het fietspad te kunnen volgen (Brussel, 11 december 1961, *Pas.*, 1963, II, 175).

Art. 4, 6 en 9

Een analyse van de verkeersongevallen met fietsers leert dat 45% van de letselongevallen met fietsers zich voordoet op kruispunten. In 1996 leidden

de rijbaan of op het fietspad», Verkeersspecialist, décembre 1995, pp. 14-15).

Le second élément est l'augmentation, depuis le 1er octobre 1997, de la vitesse maximale autorisée des cyclomoteurs classe B de 40 à 45 km/h. Cette mesure entraînera une multiplication et une aggravation des conflits entre les conducteurs de cyclomoteurs classe B et les autres utilisateurs de la piste cyclable. D'autre part, la vitesse maximale autorisée des cyclomoteurs classe B est pratiquement égale à la vitesse maximale autorisée sur la chaussée dans les agglomérations.

La présente proposition de loi vise à imposer aux conducteurs de cyclomoteurs classe B d'emprunter en toutes circonstances la chaussée dans les agglomérations. En raison de la diversité que présente souvent l'agglomération, une disposition dérogatoire permet d'imposer aux conducteurs de cyclomoteurs classe B d'emprunter néanmoins la piste cyclable dans certains cas, par exemple sur les voies publiques où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h (ce qui peut être le cas sur un boulevard périphérique traversant une agglomération) ou sur les voies publiques où les contrôles de vitesse montrent que la vitesse moyenne des véhicules automobiles est nettement supérieure à 50 km/h. Cette dérogation ne peut toutefois être appliquée que dans des cas exceptionnels.

En dehors des agglomérations, la réglementation actuelle est maintenue, si bien que les conducteurs de cyclomoteurs classe B peuvent en principe choisir d'emprunter (ou non) la piste cyclable, à moins que le gestionnaire de la voie publique ne leur impose une obligation.

B) La modification de l'article 9.1.2.3° est la résultante logique de l'instauration de normes de qualité pour les pistes cyclables (voir art. 2): si une piste cyclable ne satisfait pas aux normes minimales, le cycliste n'est pas tenu de l'emprunter. Cette «dispense» s'ajoute aux dérogations qui sont déjà prévues dans le code de la route afin de permettre aux cyclistes de quitter la piste cyclable pour changer de direction, dépasser ou éviter un obstacle. Par ailleurs, la disposition imposant aux cyclistes de suivre une piste cyclable «praticable» a également déjà été invoquée pour faire valoir qu'une piste cyclable est «impraticable» lorsque l'accotement en saillie est à ce point élevé qu'il oblige le cycliste à descendre de son vélo pour pouvoir suivre la piste cyclable (Bruxelles, 11 décembre 1961, *Pas.*, 1963, II, 175).

Art. 4, 6 et 9

Une analyse des accidents de la circulation dans lesquels des cyclistes sont impliqués nous apprend que 45% des accidents entraînant des lésions se pro-

ongevallen met fietsers op kruispunten tot 588 doden en zwaar gewonden onder de fietsers.

De aanwezigheid van fietspaden op kruispunten blijkt geen garantie te zijn voor een veilige verkeersafwikkeling: bij 39% van de letselongevallen met fietsers op kruispunten bevindt de fietser zich op een fietspad, afgescheiden van de rijbaan (16%) of door wegmarkeringen afgebakend op de openbare weg (23%).

Om de veiligheid van de (brom)fietsers op de kruispunten te verbeteren, stellen we voor om de wegcode op drie punten aan te passen (zie de artikelen 4, 6 en 9 van dit voorstel).

Ten eerste moet de wegbeheerder verplicht worden om fietspaden die over een kruispunt lopen, door te trekken. Artikel 16.1°, eerste lid, van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald, verplicht de wegbeheerder om een fietspad langs een voorrangsweg door middel van overlangse markeringen door te trekken over een kruispunt. Overlangse markeringen zijn volgens hetzelfde artikel «ononderbroken rechthoekige strepen van ongeveer 1,25 m lang met tussenafstanden van eveneens ongeveer 1,25 m». Langs wegen waar de voorrang van rechts geldt of waar de bestuurders voorrang verschuldigd zijn, staat het de wegbeheerder volgens het tweede lid van dit artikel vrij om de fietspaden al dan niet door te trekken.

In de praktijk leidt deze laatste bepaling ertoe dat fietspaden vaak op een bruuske manier stoppen aan een kruispunt om na het kruispunt verder te gaan. Dit gaat ten koste van de leesbaarheid van de verkeerssituatie, de juridische positie van de fietser tegenover de andere weggebruikers (zie verder) en uiteindelijk de verkeersveiligheid.

Artikel 9 legt de wegbeheerder de verplichting op om alle fietspaden die kruispunten dwarsen, door te trekken over het kruispunt. Wat de vormgeving betreft, bepaalt dit voorstel, net als artikel 16.1° van het ministerieel besluit, dat de oversteekplaats moet worden afgebakend door middel van overlangse markeringen. Enerzijds sluit dit uit dat gebruik wordt gemaakt van andere figuren (vierkanten, parallellogrammen, kortere rechthoekige strepen, ...) die eveneens kunnen worden gebruikt om een «oversteekplaats» af te bakenen (art. 76.4 van de wegcode). Anderzijds willen we daarmee komen tot een uniform uitzicht van de oversteekplaatsen aan kruispunten en heeft het gebruik van overlangse markeringen als bijkomend voordeel dat verkeersborden (D7, D9) of

duisen tot des carrefours. En 1996, les accidents survenus à des carrefours ont fait 588 morts et blessés graves parmi les cyclistes.

La présence de pistes cyclables aux carrefours n'offre aucune garantie de sécurité: dans 39% des accidents survenus à des carrefours et ayant entraîné des lésions, les cyclistes se trouvaient sur une piste cyclable séparée de la chaussée (16%) ou délimitée par des marques routières tracées sur la voie publique (23%).

Nous proposons d'apporter trois adaptations au code de la route (voir les articles 4, 6 et 9 de la présente proposition de loi) afin d'améliorer la sécurité des conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs aux carrefours.

Il convient tout d'abord d'imposer au gestionnaire de la voie publique de prolonger les pistes cyclables à travers les carrefours lorsqu'elles se poursuivent au-delà de ceux-ci. L'article 16.1°, alinéa 1^{er}, de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière impose au gestionnaire de la voie publique de prolonger à travers les carrefours, au moyen de marques longitudinales, les pistes cyclables faisant partie d'une route prioritaire. Conformément à cet article, les marques longitudinales sont des lignes droites discontinues d'une longueur d'environ 1,25 m et espacées d'environ 1,25 m. L'alinéa 2 du même article permet également au gestionnaire de la voie publique de prolonger ou non les pistes cyclables qui font partie d'une route où la priorité de droite est applicable ou d'une route sur laquelle les conducteurs n'ont pas la priorité.

Dans la pratique, cette disposition se traduit souvent par le fait que les pistes cyclables s'interrompent brusquement aux carrefours et se poursuivent au-delà de ceux-ci. Cette interruption nuit à la clarté des conditions de circulation, à la position juridique du cycliste par rapport aux autres usagers de la route (voir *infra*) et, en définitive, à la sécurité routière.

L'article 9 impose au gestionnaire de la voie publique de prolonger les pistes cyclables au travers des carrefours lorsqu'elles se poursuivent au-delà de ceux-ci. En ce qui concerne la configuration de tels passages, la présente proposition de loi dispose, tout comme l'article 16.1°, alinéa 1^{er}, de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976, que le passage doit être délimité au moyen de marques longitudinales. D'une part, cette disposition exclut que l'on recoure à d'autres figures (carrés, parallélogrammes, lignes rectangulaires plus courtes, etc.) qui peuvent également être utilisées pour délimiter les passages que les cyclistes doivent utiliser pour traverser (art. 76.4 du code de la route). D'autre part, cette disposition vise à donner un aspect uniforme aux passages permettant de traverser

wegmarkeringen ter aanduiding van het fietspad niet na ieder kruispunt moeten worden herhaald.

Ten tweede wil dit wetsvoorstel de juridische positie van de (brom)fietsers op de voor hen bedoelde oversteekplaatsen verbeteren. Artikel 6 van dit wetsvoorstel geeft de (brom)fietsers op oversteekplaatsen ondubbelzinnig voorrang ten aanzien van de andere bestuurders. Momenteel verplicht artikel 40^{ter}, vierde lid, van de wegcode de bestuurders om een oversteekplaats voor (brom)fietsers met matige snelheid te naderen, de overstekende (brom)fietsers niet te hinderen en zo nodig te stoppen om ze te laten doorrijden. Deze bepaling is exact dezelfde als die welke gold ten aanzien van de oversteekplaatsen voor voetgangers vóór het van kracht worden van het koninklijk besluit van 14 maart 1996.

De voorgestelde bepaling is analoog aan de regeling die dit KB invoerde ten aanzien van de oversteekplaatsen voor voetgangers en die terug te vinden is in artikel 40.4.2 van de wegcode. Deze regeling had in de eerste plaats tot doel om het aantal juridische geschillen over conflicten en ongevallen op oversteekplaatsen voor voetgangers tot een minimum te beperken door op ondubbelzinnige wijze voorrang te geven aan de voetgangers die zich op een oversteekplaats bevinden of die op het punt staan dat te doen.

De evolutie van het aantal verkeersongevallen met overstekende voetgangers wijst op het positieve effect van deze maatregel. Tussen 1995 en 1997 nam het aantal omgekomen en ernstig gewonde weggebruikers globaal af met 11%; in dezelfde periode daalde het aantal omgekomen en ernstig gewonde voetgangers met 16,7% nog sterker. Een uitsplitsing van de ongevallen met voetgangers leert dat oversteken veruit de meest risicovolle handeling is: als een voetganger gekwetst raakt in het verkeer, is dat zeven keer op tien bij het oversteken van de weg.

Nemen we de ongevallen met voetgangers bij het oversteken apart, dan merken we dat tussen 1995 en 1997 het aantal omgekomen en ernstig gewonde voetgangers op of in de nabijheid van zebrapaden met 10,1% afnam. Op oversteekplaatsen die door agenten of verkeerslichten geregeld worden en waar sowieso weinig ongevallen gebeuren, daalde het aantal dode en ernstig gewonde voetgangers in deze periode toch nog met 8,3%. De grootste vooruitgang werd echter bij het geheel onbeschermd oversteken van de weg geboekt: 25,3% minder dode en zwaar gewonde voetgangers op twee jaar tijd!

les carrefours et le traçage de marques longitudinales offre en outre l'avantage de rendre superflu le placement de signaux routiers (D 7 ou D 9) ou le traçage de marques routières destinés à indiquer la piste cyclable après chaque carrefour.

La présente proposition de loi vise en outre à renforcer la position juridique des conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs qui traversent aux passages prévus à cet effet. L'article 6 de la présente proposition de loi accorde clairement la priorité aux conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs se trouvant sur un passage par rapport aux autres conducteurs. Actuellement, l'article 40^{ter}, alinéa 4, du code de la route impose au conducteur d'un véhicule automobile ou d'une motocyclette de ne s'approcher d'un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs qu'à allure modérée, de ne pas gêner les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs qui y sont engagés et, au besoin, de s'arrêter pour les laisser passer. Cette disposition est identique à celle qui s'appliquait aux passages pour piétons avant l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 14 mars 1996.

La disposition proposée est identique à celle que l'arrêté royal précité a instaurée pour les passages pour piétons, disposition que l'on retrouve à l'article 40.4.2 du code de la route. Cette disposition était destinée avant tout à limiter au maximum le nombre de litiges portant sur des conflits et des accidents survenus sur des passages pour piétons en accordant expressément la priorité aux piétons qui sont engagés sur un passage ou qui sont sur le point de s'y engager.

L'évolution du nombre d'accidents de la circulation qui sont arrivés à des piétons alors qu'ils étaient en train de traverser atteste l'effet positif de cette mesure. Entre 1995 et 1997, alors que le nombre d'usagers de la route tués ou blessés grièvement a baissé globalement de 11%, le nombre de piétons tués ou blessés grièvement a baissé de 16,7%, c'est-à-dire plus nettement encore. Une ventilation des accidents révèle que la traversée d'une chaussée et de loin l'acte le plus dangereux pour un piéton: les piétons blessés dans un accident de la circulation le sont sept fois sur dix alors qu'ils traversent une route.

Si l'on ne considère que les accidents survenus alors que des piétons traversaient, on remarque que le nombre de piétons tués ou grièvement blessés sur un passage pour piétons ou à proximité d'un tel passage a baissé de 10,1% entre 1995 et 1997. Aux passages réglés par des agents ou par des feux, et où le nombre d'accidents est de toute manière minime, le nombre de piétons tués ou grièvement blessés a quand même encore baissé de 8,3% au cours de la même période. Le progrès le plus spectaculaire a toutefois été enregistré au niveau des accidents survenus lors de la traversée de chaussées à des endroits n'offrant aucune protection, puisque le nombre de piétons tués ou grièvement blessés dans ces circonstances a baissé de 25,3% en deux ans!

Deze cijfers leiden ons tot de volgende conclusies over het effect van de gewijzigde voorrangsgeregeling op de verkeersveiligheid van de voetgangers:

1) dat het aantal verkeersslachtoffers onder de voetgangers in 1995-1997 nog sneller afnam dan het globale aantal verkeersslachtoffers is in de eerste plaats het gevolg van de verbeterde veiligheid bij het oversteken;

2) merkwaardig genoeg is de daling van het aantal gewonde voetgangers bij het oversteken op of in de onmiddellijke nabijheid van de zebrapaden iets minder uitgesproken dan bij het oversteken op andere plaatsen; de nieuwe voorrangsgeregeling heeft de automobilisten blijkbaar in het algemeen voorzichtiger en attenter gemaakt ten opzichte van overstekende voetgangers;

3) de sceptici die voorspelden dat de nieuwe voorrangsgeregeling tot een catastrofe zou leiden, krijgen over de ganse lijn ongelijk.

De hier voorgestelde wijziging van de voorrangsgeregeling heeft betrekking op twee types van oversteekplaatsen: de oversteekplaatsen buiten de kruispunten, die worden aangeduid door witte vierkanten of parallellogrammen, en de oversteekplaatsen op de kruispunten, die overeenkomstig artikel 9 van dit wetsvoorstel afgebakend moeten worden door overlangse markeringen. Voor beide gevallen geldt dat de oversteekplaats moet worden gesignaleerd door middel van een verkeersbord F50 (art. 12.13*bis* van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976). Ten aanzien van de oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom geldt bovendien de verplichting om een gevaarsbord A25 te plaatsen. Daarnaast nemen de wegbeheerders in toenemende mate infrastructurele maatregelen (verkeersdrempels of -plateaus, wegversmallingen, keuze van de bestrating, groenaanplantingen) om de verkeersveiligheid ter hoogte van de oversteekplaatsen voor (brom)fietzers buiten de kruispunten bijkomend te verzekeren. Deze positieve tendens kan trouwens nog worden aangemoedigd en versterkt door een aanbeveling van de federale overheid aan de wegbeheerders voor een gepaste signalisatie en inrichting van de oversteekplaatsen voor (brom)fietzers.

Al deze elementen overtuigen ons dat het verlenen van voorrang op oversteekplaatsen voor (brom)fietzers, in combinatie met de verplichte afbakening van doorlopende fietspaden, een belangrijke winst kan opleveren op het vlak van de verkeersveiligheid.

Ten slotte wil dit wetsvoorstel ook de positie verduidelijken én versterken van de (brom)fietzers die aan een kruispunt een fietspad moeten verlaten om

Ces chiffres nous amènent à tirer les conclusions suivantes en ce qui concerne l'incidence de la modification de la réglementation en matière de priorité sur la sécurité routière des piétons:

1) le fait que le nombre de piétons victimes d'accidents de la circulation a diminué plus fortement encore que le nombre global de victimes d'accidents de la circulation au cours de la période 1995-1997 résulte avant tout de l'amélioration de la sécurité lors de la traversée de la chaussée;

2) il est curieux que la diminution du nombre de piétons blessés soit un peu moins forte aux passages pour piétons ou à leurs abords qu'aux endroits non protégés; la nouvelle réglementation en matière de priorité a manifestement rendu les automobilistes plus prudents d'une manière générale et plus vigilants à l'égard des piétons qui traversent;

3) les sceptiques qui avaient prédit que la nouvelle réglementation en matière de priorité allait mener à la catastrophe se sont vu infliger un démenti total par les faits.

La modification des règles de priorité visée par la présente proposition de loi concerne deux types de passages: les passages situés en dehors des carrefours et délimités par des carrés ou des parallélogrammes de couleur blanche, et les passages situés aux carrefours, qui, conformément à l'article 9 de la présente proposition de loi, doivent être délimités par des marques longitudinales. Dans les deux cas, le passage doit être annoncé par un signal F 50 (art. 12.13*bis* de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976). Un signal de danger A 25 doit également annoncer un passage situé en dehors d'une agglomération. En outre, les gestionnaires de la voie publique prennent de plus en plus de mesures en matière d'infrastructure (ralentisseurs de trafic ou plateaux surélevés, rétrécissements de la chaussée, choix du revêtement, plantations) afin d'accroître la sécurité des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs qui traversent sur des passages aménagés à leur intention en dehors de carrefours. L'autorité fédérale pourrait d'ailleurs encore renforcer cette tendance positive en recommandant aux gestionnaires de la voie publique de signaler et d'aménager de manière appropriée les passages pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs.

Tous ces éléments nous convainquent que l'octroi de la priorité aux conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs sur les passages qui leur sont destinés pour traverser la chaussée ainsi que l'instauration de l'obligation de prolonger les pistes cyclables à travers les carrefours peuvent considérablement contribuer à accroître la sécurité routière.

Enfin, la présente proposition de loi vise également à préciser et à renforcer la position des conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs qui doivent quitter

over te steken of af te slaan. Wanneer een fietspad onderbroken wordt aan een kruispunt, worden de verhoudingen tussen de weggebruikers geregeld door de artikelen 2.7 en 12.4 van de wegcode. Artikel 2.7 bepaalt dat het fietspad geen deel uitmaakt van de rijbaan. Wanneer een (brom)fietser zich van het fietspad op de rijbaan begeeft, voert hij dan ook een maneuver uit in de zin van artikel 12.4 van de wegcode en is hij verplicht voorrang te verlenen aan de andere bestuurders, ook als die van links komen. Deze interpretatie werd nog bevestigd in recente rechtspraak (o.a. Cass. 30 april 1996, *R.W.* 1996-97, 1.224).

Artikel 4 van dit wetsvoorstel plaatst de (brom)fietzers die het fietspad dat aan een kruispunt stopt moeten verlaten, op gelijke voet met de (brom)fietzers op wegen zonder fietspad. Dit wordt mogelijk door het verlaten van het fietspad ter hoogte van een dergelijk kruispunt uitdrukkelijk niet te beschouwen als een maneuver in de zin van artikel 12 van de wegcode. Daardoor gelden voor de betrokken (brom)fietzers dezelfde voorrangsregels als voor de andere bestuurders.

Een vergelijkbaar probleem rijst trouwens ten aanzien van de (brom)fietzers die een doorlopend fietspad moeten verlaten om links of rechts af te slaan. Ook deze beweging wordt door de combinatie van de artikelen 2.7 en 12.4 als een maneuver beschouwd, waardoor de (brom)fietser alle andere weggebruikers voorrang moet geven. Artikel 4 van dit voorstel plaatst ook deze (brom)fietzers op gelijke voet met de andere bestuurders.

Art. 5

Naast kruispunten zijn ook op- en afritten van fietspaden plaatsen waar vaak problemen van verkeersonveiligheid en conflicten tussen de weggebruikers rijzen. Nu reeds verhelpt de wegbeheerder in sommige gevallen deze problemen door een verbod op het stilstaan en parkeren uit te vaardigen in de onmiddellijke omgeving van de plaats waar (brom)fietzers de rijbaan moeten verlaten om op het fietspad te komen of omgekeerd.

Dit wetsvoorstel wil een algemeen verbod uitvaardigen op het stilstaan en parkeren in de onmiddellijke omgeving van de op- en afritten van de fietspaden. Dit veronderstelt een aanvulling van artikel 24 van de wegcode. Wat de reikwijdte van het stilstaan en parkeerverbod betreft, kiezen we voor de volgende afstanden: 5 meter vóór de opritten van de fietspa-

une piste cyclable à un carrefour pour traverser ou pour tourner. Lorsqu'une piste cyclable s'interrompt à un carrefour, les relations entre les usagers de la route sont réglées par les articles 2.7 et 12.4 du code de la route. L'article 2.7 dispose que la piste cyclable ne fait pas partie de la chaussée. Lorsqu'un conducteur de bicyclette ou de cyclomoteur quitte la piste cyclable pour emprunter la chaussée, il exécute dès lors une manoeuvre au sens de l'article 12.4 du code de la route et il est donc tenu de céder le passage aux autres conducteurs, même lorsqu'ils viennent de gauche. Des décisions de justice récentes ont confirmé cette interprétation (cf., entre autres, Cass. 30 avril 1996, *R.W.* 1996-97, 1.224).

L'article 4 de la présente proposition place les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs qui doivent quitter une piste cyclable se terminant à un carrefour sur le même pied que les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs circulant sur une route dépourvue de piste cyclable. L'article dispose en effet que le fait de quitter une piste cyclable à hauteur d'un carrefour ne doit nullement être considéré comme une manoeuvre au sens de l'article 12 du code de la route, de sorte que les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs concernés sont soumis aux mêmes règles de priorité que les autres conducteurs.

Un problème similaire se pose d'ailleurs en ce qui concerne les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs qui doivent quitter une piste cyclable traversant un carrefour pour tourner à gauche ou à droite. En vertu des articles 2.7 et 12.4 du code de la route, cet acte est également considéré comme une manoeuvre, ce qui oblige les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs concernés à céder le passage à tous les autres usagers. L'article 4 de la présente proposition de loi place également ces conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs sur le même pied que les autres conducteurs.

Art. 5

Outre les carrefours, les entrées et sorties de pistes cyclables sont des endroits où se multiplient les problèmes d'insécurité routière et les conflits entre usagers de la route. Dans certains cas, le gestionnaire de la voie publique résout d'ores et déjà ces problèmes en interdisant l'arrêt et le stationnement à proximité immédiate de l'endroit où les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs doivent quitter la chaussée pour emprunter une piste cyclable ou l'inverse.

La présente proposition de loi vise à interdire de manière générale l'arrêt et le stationnement à proximité immédiate des entrées et sorties de pistes cyclables. Cela implique que l'on complète l'article 24 du code de la route. En ce qui concerne l'étendue de cette interdiction, nous proposons que l'arrêt et le stationnement soient interdits à moins de 5 mètres en deçà

den; 5 meter vóór en 10 meter na de afritten van de fietspaden.

Art. 7 en 8

Wachttijden voor fietsers moeten zoveel mogelijk vermeden worden. Dat kan onder meer door op kruispunten die met verkeerslichten geregeld worden de fietsers en de bromfietsers klasse A toelating te geven om rechtsaf te slaan, ongeacht de stand van de lichten. De wegbeheerders passen trouwens soms reeds een dergelijke regeling toe door de verkeerslichten links van het fietspad te plaatsen.

In de meeste gevallen gaat zo'n «rechtsaf vrij-regeling» niet ten koste van de verkeersveiligheid omdat de afslaande fietsers geen andere verkeersstromen moeten kruisen. De fietsers moeten wel voorrang verlenen aan overstekende voetgangers en - bij wijze van uitzondering op de voorrang van rechts - aan de andere bestuurders die zich op het kruispunt bevinden.

In dit voorstel geven we de wegbeheerders de mogelijkheid om een rechtsaf vrij-regeling toe te passen. Rechtsaf vrij blijft daarmee in principe de uitzondering op de regel; de wegbeheerder wordt zo verplicht om vóór de invoering ervan de voor- en nadelen grondig af te wegen. Wordt gekozen voor een rechtsaf vrij-regeling, dan kan dit door middel van een nieuw verkeersbord *F50ter* worden aangeduid aan de verkeerslichten.

R. CUYT

d'une entrée de piste cyclable et à moins de 5 mètres en deçà et 10 mètres au-delà d'une sortie de piste cyclable.

Art. 7 et 8

Il convient d'éviter autant que possible les temps d'attente aux cyclistes. Cet objectif peut être atteint, entre autres, en autorisant les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs classe A à tourner à droite à un carrefour réglé par des signaux lumineux de circulation, quelle que soit la position des feux. Il arrive d'ailleurs d'ores et déjà que les gestionnaires de la voie publique permettent aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs de tourner à droite sans attendre que le feu soit vert en plaçant les signaux lumineux à gauche de la piste cyclable.

Dans la plupart des cas, cette autorisation de tourner à droite lorsque le feu est rouge ne nuit pas à la sécurité routière, étant donné que les cyclistes qui tournent ne doivent pas croiser d'autres flux de trafic. Les cyclistes doivent cependant céder le passage aux piétons qui traversent et - par dérogation à la règle de la priorité de droite - aux autres conducteurs qui traversent le carrefour.

La présente proposition de loi permet aux gestionnaires de la voie publique de prendre des dispositions afin d'autoriser les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à tourner à droite, quelle que soit la position des feux. Cette autorisation reste en principe l'exception à la règle et le gestionnaire de la voie publique est dès lors tenu d'en examiner sérieusement les avantages et les inconvénients avant de l'accorder. S'il décide d'autoriser les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à tourner à droite, quelle que soit la position des feux, le gestionnaire de la voie publique indique cette autorisation en plaçant un nouveau signal *F 50ter* à hauteur des signaux lumineux de circulation.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 2.7, eerste lid, van het koninklijk besluit van 1 december 1995 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 juli 1990, wordt aangevuld als volgt: «en waarvan de minimale kwaliteitskenmerken door Ons worden bepaald.».

Art. 3

In artikel 9.1.2 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 20 juli 1990, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) de bepaling onder 9.1.2.2° wordt vervangen door de volgende bepaling:

«9.1.2.2° Binnen de bebouwde kommen moeten de bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B de rijbaan volgen, tenzij het fietspad gesignaleerd is zoals bepaald in artikel 69.4.2° en zij het fietspad moeten volgen.

Buiten de bebouwde kommen mogen bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B in de omstandigheden omschreven in artikel 9.1.2.1° het fietspad aangeduid door het verkeersbord D7 of door wegmarkeringen zoals bepaald in artikel 74 volgen, op voorwaarde dat zij de andere weggebruikers niet in gevaar brengen.

Evenwel:

— indien het fietspad gesignaleerd is zoals bepaald in artikel 69.4.2°, moeten zij het fietspad volgen;

— indien het fietspad gesignaleerd is zoals bepaald in artikel 69.4.3°, mogen zij het fietspad niet volgen.»;

B) de bepaling onder 9.1.2.3° wordt aangevuld als volgt: «of omdat het fietspad niet voldoet aan de minimale kwaliteitskenmerken zoals door Ons bepaald met toepassing van artikel 2.7.».

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'article 2.7, alinéa 1^{er}, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 1990, est complété comme suit: «et dont les caractéristiques minimales en matière de qualité sont définies par Nous.»

Art. 3

A l'article 9.1.2 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 20 juillet 1990, sont apportées les modifications suivantes:

A) la disposition du 9.1.2.2° est remplacée par la disposition suivante:

«9.1.2.2° En agglomération, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe B doivent emprunter la chaussée, sauf lorsque la piste cyclable est signalée conformément à l'article 69.4.2° et qu'ils sont tenus de la suivre.

En dehors des agglomérations, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe B peuvent, dans les circonstances décrites à l'article 9.1.2.1°, emprunter la piste cyclable indiquée par le signal D7 ou par des marques routières telles que prévues à l'article 74 à condition de ne pas mettre en danger les autres usagers qui s'y trouvent.

Toutefois:

— lorsque la piste cyclable est signalée conformément à l'article 69.4.2°, ils doivent l'emprunter;

— lorsque la piste cyclable est signalée conformément à l'article 69.4.3°, ils ne peuvent pas l'emprunter.»;

B) la disposition du 9.1.2.3° est complétée comme suit: «ou parce que la piste cyclable ne répond pas aux caractéristiques minimales en matière de qualité définies par Nous en application de l'article 2.7.».

Art. 4

Artikel 12.4 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met het volgende lid:

«Wordt inzonderheid niet als een manoeuvre beschouwd: het verlaten van een rechts van de rijbaan gelegen fietspad om af te slaan aan een kruispunt of om over te steken, indien dit fietspad stopt aan het kruispunt.».

Art. 5

Artikel 24, eerste lid, van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 juli 1990, wordt aangevuld als volgt:

«11° op de rijbaan op minder dan 5 meter vóór de plaats waar fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen zich van de rijbaan op een fietspad moeten begeven;

12° op de rijbaan op minder dan 5 meter vóór en 10 meter na de plaats waar fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen zich van een fietspad op de rijbaan moeten begeven.».

Art. 6

Artikel 40ter, vierde lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 20 juli 1990, wordt vervangen door het volgende lid:

«Hij mag een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen slechts met matige snelheid naderen. Hij moet voorrang verlenen aan de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen die er zich op bevinden of op het punt staan zich erop te begeven.».

Art. 7

Artikel 61.1 van hetzelfde besluit wordt aangevuld als volgt:

«7° wanneer ter hoogte van de lichten een verkeersbord F50ter is opgesteld, mogen bestuurders van fietsen en van tweewielige bromfietsen klasse A rechtsaf slaan, ongeacht de stand van de lichten, op voorwaarde dat voorrang verleend wordt aan de bestuurders die op regelmatige wijze uit andere richtingen komen en aan de voetgangers.».

Art. 4

L'article 12.4 du même arrêté est complété par l'alinéa suivant:

N'est notamment pas considéré comme manoeuvre, le fait de quitter une piste cyclable située à droite de la chaussée pour tourner à un carrefour ou pour traverser, lorsque la piste cyclable se termine à ce carrefour.

Art. 5

L'article 24, alinéa 1^{er}, du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 1990, est complété comme suit:

«11° sur la chaussée, à moins de 5 mètres en deçà de l'endroit où les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent quitter la chaussée pour emprunter une piste cyclable;

12° sur la chaussée, à moins de 5 mètres en deçà et de 10 mètres au-delà de l'endroit où les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent quitter une piste cyclable pour emprunter la chaussée.»

Art. 6

L'article 40ter, alinéa 4, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 20 juillet 1990, est remplacé par l'alinéa suivant:

Il ne peut s'approcher d'un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qu'à allure modérée. Il doit céder la priorité aux cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qui s'y trouvent ou qui s'apprêtent à s'y engager.».

Art. 7

L'article 61.1 du même arrêté est complété comme suit:

«7° lorsqu'un signal F50ter est placé à hauteur des feux, les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues classe A peuvent tourner à droite, quelle que soit la position des feux, à condition de céder la priorité aux conducteurs débouchant régulièrement d'autres directions et aux piétons.».

Art. 8

Artikel 71.2 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 23 juni 1978, 8 april 1983, 17 september 1988, 20 juli 1990, 1 februari 1991 en 18 september 1991, wordt aangevuld met het volgende verkeersbord:

«F50ter [...]».

Art. 9

Artikel 74 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met het volgende lid:

«Deze overlangse markeringen moeten worden aangebracht op een kruispunt wanneer een fietspad, aangeduid door een verkeersbord D7 of D9 of door overlangse markeringen, na het kruispunt verder loopt.».

16 juli 1998

R. CUYT

Art. 8

L'article 71.2 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 23 juin 1978, 8 avril 1983, 17 septembre 1988, 20 juillet 1990, 1^{er} février 1991 et 18 septembre 1991, est complété par le signal routier suivant:

«F50ter [...]».

Art. 9

L'article 74 du même arrêté est complété par l'alinéa suivant:

«Ces marques longitudinales doivent être apposées sur un carrefour lorsqu'une piste cyclable indiquée par un signal D7 ou D9 ou par des marques longitudinales se poursuit au-delà du carrefour.».

16 juillet 1998
