

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

22 AVRIL 1999

PROPOSITION DE LOI

modifiant le règlement général sur la police de la circulation routière en ce qui concerne les bandes de circulation réservées aux autobus et les sites spéciaux franchissables

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

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le règlement sur la police de la circulation routière permet de réserver une bande de circulation de la chaussée aux «véhicules des services publics réguliers de transport en commun et aux véhicules affectés au ramassage scolaire», en d'autres termes, aux transports publics par autobus, aux trams et aux transports scolaires (art. 72.5 dudit règlement et signal routier F 17). Si les véhicules prioritaires et les taxis peuvent également emprunter cette bande de circulation, les autres véhicules, tels que les automobiles, les motocyclettes et les bicyclettes n'y sont pas autorisés.

Le 1^{er} octobre 1997 est également entré en vigueur un nouvel article 72.6 dudit règlement réservant un «site spécial franchissable» aux bus et aux trams (signal routier F 18). Les taxis ne peuvent circuler sur ce site que si un panneau additionnel «taxi» les y autorise. Etant donné que les transports publics pâtissent aussi considérablement de la congestion du trafic dans les centres-villes, les gestionnaires de la voirie s'efforcent, dans la mesure du possible, de réserver

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

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

22 APRIL 1999

WETSVOORSTEL

tot wijziging, wat de busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen betreft, van het wegverkeersreglement

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

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het verkeersreglement biedt de mogelijkheid om een rijstrook van de rijbaan te bestemmen voor exclusief gebruik door «voertuigen van geregelde openbare diensten voor gemeenschappelijk vervoer en (...) voertuigen bestemd voor het ophalen van leerlingen», met andere woorden, openbaar busvervoer, tram en schoolvervoer (art. 72.5 wegverkeersreglement en verkeersbord F17). Ook de prioritaire voertuigen en taxi's mogen deze rijstrook gebruiken. Andere voertuigen, zoals auto's, moto's en fietsen, mogen deze rijstrook niet gebruiken.

Evenzo werd op 1 oktober 1997 een nieuw artikel 72.6 van het wegverkeersreglement van kracht waardoor een «bijzondere overrijdbare bedding» exclusief voor bus en tram werd gecreëerd (verkeersbord F18). Hier mogen taxi's enkel gebruik van maken wanneer dat wordt toegestaan door een onderbord «taxi». Omdat het openbaar vervoer ook erg lijdt onder de verkeerscongestie van de binnensteden, proberen de wegbeheerders, waar mogelijk, busstroken in te rich-

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

des bandes de circulation aux autobus, et ce, parfois au détriment de l'espace disponible pour les cyclistes, qui ne peuvent emprunter ces bandes. Dans certains cas, il n'est en effet pas possible d'aménager une piste cyclable à côté de la bande réservée aux bus et il faut interdire la circulation des cyclistes.

De nombreux gestionnaires locaux de la route sont néanmoins également convaincus qu'il convient d'encourager l'utilisation de la bicyclette et que les cyclistes ont droit à la liaison la plus rapide dans le centre-ville. Lorsque l'espace manque dans le centre-ville, le gestionnaire de la voirie est parfois placé devant un choix difficile qui lui est imposé par le règlement sur la police de la circulation routière: doit-il privilégier l'autobus ou la bicyclette? Afin de ménager la chèvre et le chou, l'on recourt à des solutions inélégantes, telles que la combinaison des signaux d'interdiction C5 («accès interdit aux conducteurs de véhicules à moteur à plus de deux roues et de motocyclettes avec side-car»), C7 («accès interdit aux conducteurs de motocyclettes») et C9 («accès interdit aux conducteurs de cyclomoteurs»), complétés par les panneaux additionnels «excepté bus» et «excepté taxis» (cette solution a été adoptée rue Geldmunt, en venant de la *Veerleplein*, près du château des comtes à Gand, depuis l'instauration du plan de mobilité).

Dans d'autres villes (à Louvain, par exemple), le règlement sur la police de la circulation routière n'est pas appliqué de manière aussi stricte: on y peint tout simplement la marque routière «BUS» (art. 72.5) à côté du symbole d'une bicyclette (cf. zones avancées pour cyclistes - art. 77.6, et bandes de sélection pour cyclistes - art. 77.7). Bien qu'il s'agisse d'une utilisation impropre du symbole de la bicyclette, utilisation que ne prévoit pas le règlement relatif à la police de la circulation routière, elle est néanmoins tolérée¹.

La Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière et le protocole de Genève du 1^{er} mars 1973 sur les marques routières² ne contiennent aucune disposition relative aux bandes de circulation réservées aux bus ou aux sites spéciaux franchissables et laissent dès lors aux États contractants toute latitude pour édicter leur propre réglementation³. Dans un certain nombre d'autres pays, les cyclistes peuvent également emprunter les bandes réservées aux bus. C'est le cas en Finlande, en France, en Allemagne, en Espagne, en Suède, en Suisse et en Grande-Bretagne⁴.

ten. Dat gaat soms ten koste van de ruimte voor fietsers, die de busstroken niet mogen gebruiken. In sommige gevallen is er immers geen plaats voor een fietspad naast de busstrook en wordt ervoor gekozen de fietsers geen doorgang te geven.

Nochtans zijn ook vele lokale wegbeheerders ervan overtuigd dat het fietsverkeer moet aangemoedigd worden en dat fietsers in de binnenstad recht hebben op de kortst mogelijke verbinding. Bij een gebrek aan ruimte in de binnenstad staat de wegbeheerder soms voor een moeilijke keuze: bus of fiets? Deze keuze wordt hem opgedrongen door het verkeersreglement. Om de kool en de geit te sparen, worden onelegante oplossingen gezocht zoals de combinatie van de verbodsborden C5 («verboden toegang voor bestuurders van motorvoertuigen met meer dan 2 wielen en van motorfietsen met zijspan»), C7 («verboden toegang voor bestuurders van bromfietsen») en C9 («verboden toegang voor bestuurders van bromfietsen»), met daarbij de onderborden «uitgezonderd bus» en «uitgezonderd taxi's» (bijvoorbeeld: Geldmunt, vanuit het Veerleplein, naast het Gravensteen in Gent, sinds de invoering van het mobiliteitsplan).

In andere steden (bijvoorbeeld Leuven) wordt het verkeersreglement niet zo strikt toegepast: daar schildert men gewoon de wegmarkering «BUS» (art. 72.5) naast het symbool van de fiets (cfr. fietsopstelstroken - art. 77.6, en voorsorteringsstroken voor fietsers art. 77.7). Hoewel het om een oneigenlijk gebruik van het fietssymbool gaat, waarin het verkeersreglement niet voorziet, wordt het toch gedoogd¹.

Het verdrag van Wenen van 8 november 1968 inzake verkeerstekens en het protocol van Genève van 1 maart 1973 inzake wegmarkeringen² bepalen niets met betrekking tot busstroken of bijzondere overrijdbare beddingenspreken en laten daardoor de verdragssluitende staten de ruimte om eigen regelgeving op te stellen³. In een aantal landen kunnen ook fietsers gebruik maken van de busstroken: Finland, Frankrijk, Duitsland, Spanje, Zweden, Zwitserland en Groot-Brittanië⁴.

1 Voir également INSTITUT BELGE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE? *Aménagements cyclables - Recommandations pour une infrastructure à la mesure des cyclistes*, p. 33.

2 Ces deux actes internationaux ont été confirmés par la loi du 30 septembre 1988, *Moniteur belge* du 28 décembre 1989.

3 *European Rules concerning Road Traffic, Signs and Signals*, coordination de la convention de Vienne de 1968, de la convention de Genève de 1971, etc., publié par l'*European Conference of Ministers of Transport*, février 1994: 1ère partie (*Road Traffic Rules and Annexes*), chapitre 1^{er}, art. 3.

4 EUROPEAN CYCLIST'S FEDERATION, *ECF Questionnaire on Traffic Law and Bicycle*, 1995, p. 12.

1 Zie ook BELGISCH INSTITUUT VOOR VERKEERSVEILIGHEID, *Fietsvoorzieningen - Aanbevelingen voor fietsvriendelijke infrastructuur*, blz. 33.

2 Beide bekrachtigd bij de wet van 30 september 1988, *B.S.* 28 december 1989.

3 *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 1 (*Road Traffic Rules and Annexes*), hoofdstuk 1, art. 3.

4 EUROPEAN CYCLIST'S FEDERATION, *ECF Questionnaire on Traffic Law and Bicycle*, 1995, blz. 12.

Nous proposons dès lors de permettre aux gestionnaires de la voie publique de faire en sorte que les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs de classe A aient accès aux bandes de circulation réservées aux bus et aux sites spéciaux franchissables. Le gestionnaire peut réduire les risques de cette utilisation mixte en élargissant la bande de circulation réservée aux bus ou en prévoyant des bandes de détresse pour cyclistes.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'article 72.5, alinéa 4, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière est complété par la disposition suivante:

«Les cyclistes sont admis sur cette bande de circulation si le signal F17 est complété par un panneau additionnel M1.».

Art. 3

L'article 72.6, alinéa 2, du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 16 juillet 1977, est remplacé par ce qui suit:

«Lorsque les taxis et les cyclistes sont admis sur le site, le signal F18 doit être complété par le mot «TAXI» et par le panneau additionnel M1. Dans ce cas, les conducteurs de taxis et les cyclistes doivent se conformer, le cas échéant, aux feux lumineux de circulation prévus à l'article 62^{ter}. Ils devront en outre suivre les directions autorisées.»

4 mars 1999

Wij stellen daarom voor het mogelijk te maken dat de wegbeheerders fietsers en bestuurders van bromfietsen klasse A toegang geven tot de busstroken en de bijzondere overrijdbare beddingen. De wegbeheerder kan de risico's van dit gemengde gebruik verminderen door de busstrook te verbreden of in uitwijkstroken voor fietsers te voorzien.

H. VAN DIENDEREN
M. SCHÜTTRINGER

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 72.5, vierde lid, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, wordt aangevuld als volgt:

«Fietsers mogen deze strook volgen indien het verkeersbord F17 wordt aangevuld met een onderbord M1.».

Art. 3

Artikel 72.6, tweede lid, van hetzelfde besluit ingevoegd bij het koninklijk besluit van 16 juli 1997, wordt vervangen als volgt:

«Wanneer taxi's en fietsers de bedding mogen volgen, moet het verkeersbord F18 aangevuld worden met respectievelijk het woord «TAXI» en het onderbord M1. In dit geval moeten de bestuurders van taxi's en de fietsers, in voorkomend geval, de verkeerslichten, bedoeld in artikel 62^{ter} opvolgen. Zij moeten bovendien in de toegelaten richtingen voortrijden.».

4 maart 1999

H. VAN DIENDEREN
M. SCHÜTTRINGER