

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 mei 2000

WETSVOORSTEL

**tot wijziging, wat de
oversteekplaatsen betreft,
van het wegverkeersreglement**

(ingediend door de heer Lode Vanoost
en mevrouw Marie-Thérèse Coenen)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 mai 2000

PROPOSITION DE LOI

**modifiant le règlement général sur
la police de la circulation routière en
ce qui concerne les passages prévus
pour traverser la chaussée**

(déposée par M. Lode Vanoost
et Mme Marie-Thérèse Coenen)

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000:	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer	DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA	: Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	: Questions et Réponses écrites
HA	: Handelingen (Integraal Verslag)	HA	: Annales (Compte Rendu Intégral)
BV	: Beknopt Verslag	CRA	: Compte Rendu Analytique
PLEN	: Plenum	PLEN	: Séance plénière
COM	: Commissievergadering	COM	: Réunion de commission

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : alg.zaken@deKamer.be</i>	<i>e-mail : aff.generales@laChambre.be</i>

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van voorstel nr. 2166/1 -98/99.

De wet van 1 april 1996 heeft een kleine revolutie veroorzaakt op het zebrapad. Artikel 40.4.2 van het wegverkeersreglement stipuleerde voorheen nogal vrijblijvend dat autobestuurders een zebrapad slechts met matige snelheid mochten naderen «ten einde de voetgangers die er zich op bevinden, niet in gevaar te brengen en ze niet te hinderen wanneer zij het oversteken van de rijbaan met normale gang beëindigen». «Zo nodig» moesten zij stoppen voor om de voetgangers te laten overgaan. Slechts de voetganger die zich reeds op het zebrapad bevond, had voorrang.

Het nieuwe artikel stelt kort en krachtig dat de autobestuurder voorrang moet verlenen aan voetgangers die zich op het zebrapad bevinden «of op het punt staan zich erop te begeven» (op plaatsen waar er geen verkeerslichten zijn of geen agent het verkeer regelt). De invoering van deze regel betekende een cultuurschok in voetgangersland. De bebouwde kommen zijn door deze maatregel heel wat voetgangersvriendelijker geworden.

Voor fietsers is de regeling bij het oude gebleven. Fietsers mogen zich conform artikel 43.3 slechts voorzichtig op een oversteekplaats begeven, met inachtneming van de naderende voertuigen. Artikel 40^{ter} van het wegverkeersreglement bepaalt dat autobestuurders een oversteekplaats voor fietsers en bromfietsers slechts met matige snelheid mogen naderen «ten einde de weggebruikers die er zich op bevinden, niet in gevaar te brengen en ze niet te hinderen wanneer zij het oversteken van de rijbaan met normale snelheid beëindigen». «Zo nodig» moeten zij stoppen om ze te laten doorrijden. Bovendien bepaalt artikel 12.4 dat de bestuurder die een manoeuvre uitvoert, zoals het oversteken van de rijbaan, voorrang moet verlenen. Een fietser heeft dus nooit voorrang wanneer hij via een oversteekplaats voor fietsers, gemarkeerd door twee onderbroken strepen gevormd door witte vierkanten of parallellogrammen (art. 76.4), een andere rijbaan oversteekt.

Dit onderscheid tussen voetgangers en fietsers leidt tot verwarring¹. En deze verwarring wordt ten top gedreven door de regel dat fietsers die hun fiets bij de hand leiden, als voetgangers worden beschouwd (art.

¹ *Touring Magazine*, mei 1998, blz. 96.

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend le texte de la proposition n° 2166/1 -98/99.

La loi du 1^{er} avril 1996 a provoqué une petite révolution en ce qui concerne le passage pour piétons. L'ancien article 40.4.2 du règlement sur la police de la circulation routière disposait, en des termes relativement peu contraignants, que le conducteur ne pouvait s'approcher d'un passage pour piétons qu'à allure modérée, «de façon à ne pas mettre en danger les piétons qui y sont engagés et à ne pas les gêner lorsqu'ils achèvent la traversée de la chaussée à une allure normale.». «Au besoin», il devait pouvoir s'arrêter pour laisser passer les piétons. La priorité n'était accordée qu'au piéton déjà engagé sur le passage pour piétons.

Le nouvel article prévoit simplement que le conducteur doit céder le passage aux piétons qui sont engagés sur le passage pour piétons ou «sont sur le point de s'y engager» (aux endroits où la circulation n'est pas réglée par un agent qualifié ou par des signaux lumineux de circulation). L'introduction de cette règle a provoqué un choc culturel dans le monde des piétons. Grâce à cette mesure, les agglomérations sont en effet devenues nettement plus conviviales pour eux.

Pour les cyclistes, les règles n'ont pas été modifiées. Conformément à l'article 43.3, les cyclistes ne peuvent s'engager sur un passage prévu pour traverser la chaussée qu'avec prudence et en tenant compte des véhicules qui s'approchent. L'article 40^{ter} du règlement sur la police de la circulation routière prévoit que les automobilistes ne peuvent s'approcher d'un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qu'à allure modérée, «de façon à ne pas mettre en danger les usagers qui y sont engagés et à ne pas les gêner lorsqu'ils achèvent la traversée de la chaussée à vitesse normale.». «Au besoin», ils doivent s'arrêter pour les laisser passer. L'article 12.4 dispose en outre que le conducteur qui veut exécuter une manoeuvre, par exemple traverser la chaussée, doit céder le passage aux autres usagers. Lorsqu'il traverse une autre chaussée, en utilisant un passage pour cyclistes, délimité par deux lignes discontinues constituées par des carrés ou des parallélogrammes de couleur blanche (article 76.4), le cycliste n'a donc jamais la priorité.

Cette distinction faite entre les piétons et les cyclistes sème la confusion¹. Cette confusion est portée à son comble par la règle qui assimile les cyclistes qui conduisent leur bicyclette à la main à des piétons (arti-

¹ *Mensuel Touring*, mai 1998, p. 96

42.1.). Indien de fietser via een oversteekplaats voor fietsers al fietsend de rijbaan wil oversteken, heeft hij geen voorrang. Indien hij afstapt en het ernaast liggende zebra-pad neemt, met zijn fiets aan de hand, heeft hij wel voorrang. De situatie van voetgangers én fietsers op oversteekplaatsen moet dezelfde zijn. Ook (brom)fietsers moeten dus voorrang krijgen.

De huidige reglementering van oversteekplaatsen voor (brom)fietsers biedt fietsers geen voordelen. Er bestaat geen specifieke rechtspraak over deze oversteekplaatsen. De rechtspraak over oversteekplaatsen voor voetgangers, waarvoor tot 1 april 1996 een identieke regeling gold, leert ons echter dat voetgangers bij conflicten in een zwakke positie stonden (zowel fysiek als juridisch!). Hetzelfde geldt voor fietsers en nog in sterkere mate, gezien de voorrangsplicht ex artikel 12.4. Men kan zich dus terecht afvragen wat de zin is van een oversteekplaats voor fietsers, als de fietser daar geen enkel recht of voordeel uit kan halen. Of de fietser een oversteekplaats gebruikt of niet, hij staat steeds even zwak. Een oversteekplaats voor fietsers is dan enkel in het voordeel van de autobestuurders: oversteekmanoeuvres van fietsers worden daar geconcentreerd.

Het ligt voor de hand om een onderscheid in te voeren: wanneer fietsers de rijbaan oversteken buiten de oversteekplaats, hebben zij geen voorrang; wanneer zij de oversteekplaats gebruiken, hebben zij wel voorrang.

Het verdrag van Wenen van 8 november 1968 inzake verkeerstekens en het protocol van Genève van 1 maart 1973 inzake wegmarkeringen² verzetten zich niet tegen de voorgestelde regeling. Het verdrag regelt het oversteken van voetgangers: zowel het gedrag van voetgangers als van automobilisten wordt genormeerd. Voor het oversteken van fietsers worden er echter geen normen gesteld. Deze internationale overeenkomsten staan de verdragsluitende staten toe om eigen regelgeving te ontwerpen³. Er staat dus niets aan in de weg om ook (brom)fietsers voorrangsgerechtigd te maken op oversteekplaatsen. In Zweden hebben fietsers die ge-

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.

cle 42.1). Si le cycliste souhaite traverser la chaussée à bicyclette en utilisant un passage pour cyclistes, il n'a pas la priorité. En revanche, s'il descend de sa bicyclette et qu'il emprunte le passage pour piétons adjacent, en conduisant sa bicyclette à la main, il a la priorité. La situation des piétons et des cyclistes sur les passages à emprunter pour traverser la chaussée doit être identique. Il convient donc d'accorder également la priorité aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs.

La réglementation actuelle en matière de passages pour cyclistes et (cyclomoteurs) ne présente aucun avantage pour les cyclistes. Il n'existe aucune jurisprudence spécifique en ce qui concerne ces passages destinés à traverser la chaussée. La jurisprudence relative aux passages pour piétons, auxquels une réglementation identique s'est appliquée jusqu'au 1^{er} avril 1996, nous apprend toutefois qu'en cas de conflit, les piétons étaient en position d'infériorité (tant sur le plan physique que juridique!). Cette observation vaut également pour les cyclistes, et ce, à plus forte raison encore, compte tenu de l'obligation en matière de priorité prévue par l'article 12.4. On est dès lors en droit de se demander à quoi servent les passages pour cyclistes, si le cycliste ne peut en retirer ni droit ni avantage. Qu'il utilise le passage ou non, le cycliste est toujours aussi vulnérable. Un passage pour cyclistes ne présente d'avantage que pour les automobilistes, en ce sens que les manoeuvres des cyclistes pour traverser la chaussée se concentreront à ces endroits.

Il est évident qu'il faut établir une distinction: si les cyclistes traversent la chaussée en dehors du passage, ils n'ont pas la priorité; s'ils utilisent le passage, ils ont la priorité.

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 s'opposent pas à l'instauration de la réglementation proposée. La convention règle la traversée de la chaussée par les piétons édictant des normes en ce qui concerne tant le comportement des piétons que celui des automobilistes. Aucune norme n'est toutefois prévue en ce qui concerne la traversée de la chaussée par les cyclistes. Ces actes internationaux laissent dès lors aux États contractants toute latitude pour édicter leur propre réglementation³. Rien ne s'oppose dès lors à ce que l'on fasse

² Actes internationaux 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 la convention de Genève, etc., publié par l'*European Conference of Ministers of Transport*, février 1994: 1^e partie (*Road Traffic Rules and Annexes*), chapitre 1^{er}, art. 3.

bruik maken van een oversteekplaats voor fietsers, voorrang. In Italië is dit eveneens het geval⁴.

Fietsers en bromfietsers hebben evenwel een hogere snelheid dan voetgangers, zodat het voor autobestuurders veel moeilijker is om te anticiperen op het eventuele oversteken van de rijbaan. De voorrangsplichtige moet de kans krijgen om voorrang te verlenen. Daarom lijkt het aangewezen dat fietsers wordt opgelegd om de oversteekplaats aan lage snelheid te gebruiken. De autobestuurders kunnen hen inderdaad slechts voorrang geven wanneer zij met lage snelheid, namelijk een «voetgangerssnelheid», de oversteekplaats naderen, of er zich op begeven. De (brom)fietsers moeten niet noodzakelijk stoppen, of voet aan de grond zetten, maar hun snelheid moet zodanig verlaagd zijn dat zij onmiddellijk zouden kunnen stoppen indien dit nodig zou zijn.

Lode VANOOST (AGALEV-ECOLO)
Marie-Thérèse COENEN (AGALEV-ECOLO)

en sorte que les cyclistes (et cyclomotoristes) deviennent prioritaires sur les passages prévus pour traverser la chaussée. En Suède, les cyclistes qui utilisent un passage pour cyclistes sont prioritaires. C'est également le cas en Italie⁴.

La vitesse des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs est cependant plus élevée que celle des piétons, de sorte que les automobilistes ont beaucoup plus de mal à anticiper la traversée éventuelle de la chaussée. Celui qui n'a pas la priorité doit avoir l'occasion de céder le passage. Aussi estimons-nous qu'il convient d'obliger les cyclistes à emprunter le passage à vitesse réduite. Les automobilistes ne seront en effet en mesure de leur céder effectivement le passage que s'ils s'approchent du passage ou s'y engagent à allure réduite, c'est-à-dire à l'allure d'un piéton. Les cyclistes (et les conducteurs de cyclomoteurs) ne devront pas nécessairement s'arrêter ou mettre pied à terre, mais devront réduire leur vitesse de telle manière qu'ils puissent s'arrêter immédiatement si cela s'avère nécessaire.

⁴ EUROPEAN CYCLIST'S FEDERATION, *ECF Questionnaire on traffic Law and Bicycle*, 1995, pp. 10-11.

⁴ EUROPEAN CYCLIST'S FEDERATION, *ECF Questionnaire on Traffic Law and Bicycle*, 1995, blz. 10-11.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 40^{ter}, vierde lid, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 20 juli 1990, wordt vervangen als volgt:

«Op plaatsen waar het verkeer niet geregeld wordt door een bevoegd persoon of door verkeerslichten, mag hij een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen slechts met matige snelheid naderen. Hij moet voorrang verlenen aan de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen die er zich op bevinden of op het punt staan zich erop te begeven.»

Art. 3

Artikel 43.3 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 20 juli 1990, wordt aangevuld met het volgende lid:

«Alvorens zich op de oversteekplaats te begeven moeten zij hun snelheid zodanig verminderd hebben dat zij, indien nodig, onmiddellijk kunnen stoppen. Hetzelfde geldt wanneer zij gebruik maken van een oversteekplaats voor voetgangers. In dit laatste geval mogen zij de voetgangers niet hinderen of in gevaar brengen.»

20 december 1999

Lode VANOOST (AGALEV-ECOLO)
Marie-Thérèse COENEN (AGALEV-ECOLO)

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'article 40^{ter}, alinéa 4, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, inséré par l'arrêté royal du 20 juillet 1990, est remplacé par la disposition suivante:

«Aux endroits où la circulation n'est réglée ni par un agent qualifié ni par des signaux lumineux de circulation, il ne peut s'approcher d'un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qu'à allure modérée. Il doit céder le passage aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qui y sont engagés ou qui sont sur le point de s'y engager.»

Art. 3

L'article 43.3 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 20 juillet 1990, est complété par l'alinéa suivant :

«Avant de s'engager sur le passage, ils doivent réduire leur allure de telle manière qu'ils puissent, au besoin, s'arrêter immédiatement. Il en va de même lorsqu'ils empruntent un passage pour piétons. Dans ce dernier cas, ils ne peuvent gêner ni mettre en danger les piétons.»

20 décembre 1999