

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

15 juillet 2011

PROPOSITION DE LOI

**modifiant 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, en vue d'inscrire
la rue cycliste dans le Code de la route**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
MME **Maggie DE BLOCK**

SOMMAIRE

Pages

I. Procédure	3
II. Exposé introductif	3
III. Discussion générale (24 mai 2011)	4
IV. Audition (22 juin 2011)	5
V. Discussion des articles.....	10
VI.. Vote sur l'ensemble	16

Documents précédents:

Doc 53 **1403/ (2010/2011):**

001: Proposition de loi de Mme Temmerman.
002: Addendum.
003 et 004: Amendements.

Voir aussi:

006: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 juli 2011

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het koninklijk besluit van
1 december 1975 houdende algemeen
reglement op de politie van het wegverkeer,
teneinde de fietsstraat te verankeren
in de wegcode**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Maggie DE BLOCK**

INHOUD

Blz.

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting	3
III. Algemene bespreking (24 mei 2011)	4
IV. Hoorzitting (22 juni 2011).....	5
V. Artikelsgewijze bespreking	10
VI. Stemming over het geheel.....	16

Voorgaande documenten:

Doc 53 **1403/ (2010/2011):**

001: Wetsvoorstel van mevrouw Temmerman.
002: Addendum.
003 en 004: Amendementen.

Zie ook:

006: Tekst aangenomen door de commissie.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**

Président/Voorzitter: Maggie De Block

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Minneke De Ridder, Bert Maertens, Steven Vandeput, Bert Wollants
PS	Anthony Dufrane, André Frédéric, Karine Lalieux, Linda Musin
MR	Valérie De Bue, Kattrin Jadin
CD&V	Jef Van den Bergh, N
sp.a	Karin Temmerman
Ecolo-Groen!	Ronny Balcaen
Open Vld	Maggie De Block
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Peter Dedecker, Ben Weyts, Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Karel Uyttersprot
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Rachid Madrane, Alain Mathot, Patrick Moriau
David Clarinval, Corinne De Permentier, Jacqueline Galant
Gerald Kindermans, Leen Dierick, Servais Verherstraeten
David Geerts, Meryame Kitir
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Ine Somers, Herman De Croo
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
Josy Arens, Christian Brotcorne

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	
INDEP-ONAFH	:	Indépendant - Onafhankelijk	

<i>Abbréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
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)	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:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</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	Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 17, 24 et 31 mai, du 22 juin et des 5, 12 et 14 juillet 2011.

I. — PROCÉDURE

Par lettre du 25 mai 2011 et conformément à l'article 97, 1, du Règlement de la Chambre, l'avis des Régions a été demandé. Aucun avis n'avait encore été reçu au moment du vote final.

Lors de sa réunion du 31 mai 2011, la commission a décidé, conformément à l'article 28,1 du Règlement de la Chambre, d'organiser une audition sur la proposition de loi.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL DE LA PROPOSITION DE LOI

Mme Karin Temmerman (sp.a) estime que le vélo est le moyen de transport le plus approprié dans les environnements urbains. Hélas, les cyclistes sont encore et toujours confrontés à un grand risque d'insécurité: le risque de succomber dans la circulation est quatre fois plus élevé pour un cycliste que pour les occupants d'une voiture.

Les différentes autorités ont pour mission d'encourager le trafic cycliste et de favoriser la sécurité de ces usagers de la route. Jusqu'à présent, les gestionnaires de la voirie, les Régions et les communes, ne disposent que de deux possibilités: l'aménagement de pistes cyclables ou la création de routes réservées aux cyclistes et aux piétons. Étant donné que dans nos villes, souvent aucune de ces options n'est réalisable, l'instauration d'une troisième possibilité, qui existe déjà aux Pays-Bas et en Allemagne, est souhaitable: la création de rues cyclistes.

Les rues cyclistes sont d'importantes liaisons cyclables où la circulation routière est néanmoins autorisée, fût-ce dans une moindre mesure que sur les routes ordinaires. Plusieurs villes et communes ont déjà pris des initiatives afin de délimiter ce type de zones, mais elles sont confrontées à la difficulté qu'aucun cadre réglementaire n'existe, de sorte qu'elles peuvent être tentées d'édicter elles-mêmes, *de facto*, de nouvelles règles de circulation dépourvues de fondement légal. La proposition de loi à l'examen vise à combler cette lacune.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 17, 24 en 31 mei, 22 juni en 5, 12 en 14 juli 2011.

I. — PROCEDURE

Bij brief van 25 mei 2011 werd, conform artikel 97, 1 van het Reglement van de Kamer, het advies van de Gewesten gevraagd. Bij de eindstemming was nog geen advies ontvangen.

Tijdens haar vergadering van 31 mei 2011 besliste de commissie, conform artikel 28, 1 van het Reglement van de Kamer, om over het wetsvoorstel een hoorzitting te houden.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HOOFDINDIENER VAN HET WETSVOORSTEL

Mevrouw Karin Temmerman (sp.a) is van oordeel dat de fiets voor stedelijke omgevingen het meest geschikte vervoermiddel is. Helaas worden fietsers nog steeds geconfronteerd met een groot onveiligheidsrisico: de kans dat zij in het verkeer omkomen, ligt vier maal hoger dan voor inzittenden van auto's.

De verschillende overheden hebben de opdracht om fietsverkeer aan te moedigen en de veiligheid van deze weggebruikers te bevorderen. Tot nu toe beschikken de wegbeheerders, de Gewesten en de gemeenten, slechts over twee mogelijkheden: het aanleggen van fietspaden of het creëren van wegen die voorbehouden worden aan fietsers en voetgangers. Aangezien in onze steden vaak geen van deze opties een haalbare kaart is, is de invoering van een derde mogelijkheid, die in Nederland en Duitsland reeds bestaat, wenselijk: het creëren van fietsstraten.

Een fietsstraat is een belangrijke fietsverbinding, maar autoverkeer is er wel mogelijk, zij het in een minder prominente positie dan op gewone wegen. Verschillende steden en gemeenten hebben al initiatieven genomen om zulke zones af te bakenen, maar kampen met de moeilijkheid dat er geen reglementair kader bestaat, waardoor ze geneigd kunnen zijn om zonder wettelijke grondslag zelf *de facto* nieuwe verkeersregels in te voeren. Voorliggend wetsvoorstel beoogt die lacune op te vangen.

Dans les rues cyclistes, les cyclistes peuvent occuper toute la largeur de la voie publique, tandis que les voitures doivent toujours leur céder la priorité et ne peuvent pas les dépasser.

III. — DISCUSSION GENERALE (24 MAI 2011)

M. Johan Decuyper, directeur de la cellule stratégique du secrétaire d'État à la Mobilité n'est pas convaincu que la création de rues cyclistes présente une valeur ajoutée: Il existe déjà assez de possibilités à l'heure actuelle pour promouvoir la circulation des cyclistes en sécurité grâce à des interventions sur l'infrastructure combinées à l'usage des signaux existants.

Premièrement, il existe des signaux qui indiquent les pistes et les routes cyclables. À cela s'ajoutent des signaux spécifiques, c'est-à-dire les signaux qui indiquent les routes réservées aux cyclistes et aux piétons (le gestionnaire de la voirie peut opter en faveur d'une variante n'autorisant que les cyclistes) et les signaux autorisant la circulation des cyclistes dans les zones réservées aux piétons.

Il existe, pour tous ces types de routes, des règles qui doivent permettre aux cyclistes de se déplacer en sécurité, par exemple, du fait que la priorité doit leur être accordée.

Le gestionnaire de la voirie dispose de possibilités suffisantes pour mettre en place des liaisons fluides et sûres pour les cyclistes. Au lieu de créer un nouveau signal, il importe dès lors de créer un véritable réseau de routes cyclables.

Mme Karin Temmerman (sp.a) maintient qu'une lacune existe: dans les rues trop étroites pour que l'on y aménage une piste cyclable et où il n'est pas opportun d'interdire totalement la circulation des voitures, il n'est pas possible d'instaurer une réglementation qui accorde la priorité aux cyclistes par rapport aux voitures.

En revanche, dans les zones réservées aux cyclistes et/ou aux piétons, il est permis d'accorder des autorisations aux personnes qui doivent pouvoir accéder à ces zones en voiture. Cependant, cela s'accompagne d'importantes charges administratives. Dans les rues cyclistes dont la création est envisagée, la circulation des voitures est limitée, mais les automobilistes peuvent circuler sans autorisation (par exemple afin d'accéder à l'école de leurs enfants), fût-ce dans une position d'infériorité. Plusieurs communes plaident pour cette solution intermédiaire (entre route ordinaire et route réservée aux cyclistes), solution qui bénéficie en outre du soutien de la Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten.

In een fietsstraat kunnen fietsers de volledige breedte van de weg gebruiken, terwijl auto's hen steeds voorrang moeten verlenen en hen ook niet mogen inhalen.

III. — ALGEMENE BESPREKING (24 MEI 2011)

De heer Johan Decuyper, directeur van de beleidscel van de staatssecretaris voor Mobiliteit is er niet van overtuigd dat het creëren van fietsstraten een toegevoegde waarde heeft: er bestaan nu reeds voldoende mogelijkheden om veilig fietsverkeer te bevorderen door infrastructurele ingrepen in combinatie met bestaande verkeersborden.

In de eerste plaats zijn er verkeersborden die fietspaden en fietswegen aanduiden. Daarnaast bestaan er ook specifieke verkeersborden: borden die wegen voor fietsers en voetgangers aanduiden (wegbeheerders kunnen ervoor opteren om een variant te kiezen die enkel fietsers toelaat) en borden die fietsers in voetgangerszones toelaten.

Voor al deze types van wegen gelden regels die ertoe moeten leiden dat fietsers zich veilig kunnen verplaatsen, bijvoorbeeld doordat hun voorrang moet worden verleend.

Wegbeheerders beschikken over voldoende mogelijkheden om vlotte en veilige verbindingen voor fietsers tot stand te brengen. Eerder dan de creatie van een nieuw verkeersbord is het dus belangrijk dat een effectief fietsroutenetwerk tot stand wordt gebracht.

Mevrouw Karin Temmerman (sp.a) handhaaft haar stelling dat er een lacune bestaat: waar straten te smal zijn om een fietspad aan te leggen en het niet raadzaam is om auto's volledig te bannen, is het niet mogelijk om een regeling van voorrang van fietsers ten opzichte van auto's in te voeren.

Het is wel mogelijk om in een zone voor fietsers en/of voetgangers vergunningen uit te reiken aan personen die met de wagen toegang moeten krijgen tot die zones, maar dit veroorzaakt belangrijke administratieve lasten. In de beoogde fietsstraten is er een autoluw verkeer, maar automobilisten mogen er wel zonder toelating rijden (bijvoorbeeld om de school van hun kind te bereiken), zij het dan in een ondergeschikte positie. Verschillende gemeenten pleiten voor deze intermediaire vorm (tussen gewone weg en weg voor fietsers in), die ook de steun geniet van de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) adhère à la proposition de loi. Il attire l'attention sur la demande réelle de la part des communes, qui n'ont pas toujours la possibilité de prendre des mesures d'infrastructure.

L'instauration d'un nouveau signal est une idée originale, qui encouragera certainement l'usage du vélo. Il existe déjà diverses possibilités pour s'attaquer aux problèmes de mobilité, mais la création de rues cyclistes constitue à coup sûr un complément utile.

Mme Linda Musin (PS) souscrit à la proposition de loi. Les problèmes de mobilité ne peuvent être pris à bras-le-corps que si l'on rompt avec le statu quo.

La plupart des déplacements concernent des distances de moins de cinq kilomètres, ce qui est l'idéal pour le trafic cycliste. La création de rues où la priorité doit toujours être accordée aux cyclistes constitue assurément un instrument supplémentaire utile, qui favorisera l'usage du vélo.

M. Tanguy Veys (VB) constate que l'instauration de deux nouveaux signaux est proposée, alors que l'on assiste déjà à une croissance débridée en la matière. Étant donné que cela ne ferait qu'ajouter à la confusion chez les usagers de la route, l'intervenant est opposé à la proposition de loi. L'aménagement de zones piétonnes, associé à la délivrance d'autorisations aux personnes qui doivent rouler en voiture dans la zone, constitue une meilleure solution.

La solution intermédiaire visée dans la proposition de loi est ambiguë: si l'on vise à instaurer une zone prioritaire pour les cyclistes et les piétons, le caractère sans voitures de cette zone ne peut être assuré qu'en y limitant la circulation automobile aux seules personnes possédant une autorisation.

IV. — AUDITION (22 JUIN 2011)

A. EXPOSÉ INTRODUCTIF DES ORATEURS INVITÉS

M. Roel Declée (Fietzersbond) considère la rue cycliste comme une combinaison idéale avec la zone 30 dans un environnement urbain. La rue cycliste pourrait constituer une forme intermédiaire nécessaire entre la zone résidentielle – où l'accent est mis sur l'habitation et la récréation – et les voies de liaison. La zone résidentielle n'est pas assez répandue et la rue cycliste, qui devient une voie de liaison pour la mobilité durable, n'exclut pas la circulation automobile. L'orateur soutient par conséquent la proposition de loi.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) stemt in met het wetsvoorstel. Hij wijst op de reële vraag van gemeenten, die niet steeds de mogelijkheid hebben om infrastructuurmaatregelen te treffen.

De invoering van dit nieuwe verkeersbord is een origineel idee, waardoor het fietsen zeker zal worden aangemoedigd. Er bestaan reeds diverse mogelijkheden om de mobiliteitsproblemen aan te pakken, maar de introductie van fietsstraten is zeker een nuttige aanvulling.

Mevrouw Linda Musin (PS) onderschrijft het wetsvoorstel. De mobiliteitsproblemen kunnen enkel grondig worden aangepakt als het status quo wordt verlaten.

Bij de meeste verplaatsingen worden afstanden van minder dan vijf kilometer afgelegd, wat ideaal is voor fietsverkeer. De introductie van straten waar steeds voorrang moet worden verleend aan fietsers is zeker een nuttig aanvullend instrument, dat het gebruik van de fiets zal bevorderen.

De heer Tanguy Veys (VB) stelt vast dat de invoering van twee nieuwe verkeersborden wordt voorgesteld, terwijl er nu al een wildgroei is. Omdat dit de verwarring bij weggebruikers groter zou maken, kant de spreker zich tegen het wetsvoorstel. Een beter alternatief is de inrichting van voetgangerszones, gekoppeld aan de uitreiking van vergunningen aan personen die met hun wagen in de zone moeten rijden.

De in het wetsvoorstel beoogde tussenoplossing is halfslachtig: indien een zone prioritair voor fietsers en voetgangers is bedoeld, kan het autoluwe karakter ervan enkel worden verzekerd door er het autoverkeer te beperken tot personen met een vergunning.

IV. — HOORZITTING (22 JUNI 2011)

A. INLEIDENDE UITEENZETTINGEN VAN DE GENODIGDEN

De heer Roel Declée (Fietzersbond) beschouwt de fietsstraat als een ideale combinatie met de zone 30 in een stedelijke omgeving. De fietsstraat zou een noodzakelijke tussenvorm kunnen bieden tussen het woonerf – waar de nadruk op wonen en recreatie ligt – en de verbindingswegen. Het woonerf is te weinig verbreed en de fietsstraat, die een verbindingsweg wordt voor de duurzame mobiliteit, sluit het autoverkeer niet uit. De spreker steunt bijgevolg het wetsvoorstel.

M. Remko Ruiter (Pro-Vélo) répète que l'image de marque est importante. Les cyclistes méritent plus d'espace et si le code de la route respecte davantage leurs besoins, cela sera également favorable au respect du code de la route.

M. Eric Nicolas (GRACQ) estime que tout le monde souhaite un cadre de vie agréable et que les objectifs politiques semblent clairement être placés sous ce signe. Toutefois, il est temps que les routes obtiennent maintenant un rôle qui reflète les choix politiques.

Afin de modérer la vitesse et la pression des automobilistes, de nombreux instruments sont déjà disponibles.

Les zones résidentielles, où la vitesse est limitée à 20 km/h, sont les plus proches des riverains. On n'y trouve donc pas de passages pour piétons, vu que les piétons y sont prioritaires partout.

L'intervenant aborde ensuite les zones 30, qui concernent près de la moitié des routes bruxelloises.

La rue cycliste se situe un peu entre les deux et complète l'image, mais soutient la politique en faveur du vélo. Elle s'inscrit dans l'approche "8-80", que l'intervenant soutient: toutes les routes doivent être accessibles aux personnes entre huit et quatre-vingt ans.

Rien n'est pire et plus désagréable que de faire du vélo sur une route étroite avec un automobiliste pressé derrière soi. Dans une rue cycliste, le cycliste a priorité et l'automobiliste doit rouler derrière lui.

M. Marc Broeckaert (IBSR) constate que le thème de la rue cycliste existe depuis un certain temps déjà. Tout comme les intervenants précédents, il considère que l'intervention proposée est très utile. Pour l'IBSR, la rue cycliste est une rue dans un milieu urbain où il n'y a pas de place pour une large piste cyclable et qui peut être intégrée dans un réseau routier à circulation mixte de voitures et de vélos, où la priorité est accordée à ces derniers. Cela permet d'inverser complètement la situation. La question reste cependant de savoir pourquoi une rue cycliste ne serait pas interdite au reste de la circulation. La réponse est que c'est impossible dans un milieu urbain, parce que des personnes y habitent et que le trafic doit pouvoir y passer à juste titre. Toutefois, dans une rue cycliste, on accorde la priorité à la circulation des vélos. Cela implique que les rues cyclistes ne seront pas aménagées sur des routes très fréquentées, qui doivent accueillir une circulation de transit. Les rues cyclistes doivent également s'intégrer dans un plan de circulation global. Une série de mesures de soutien sont

De heer Remko Ruiter (Pro-Vélo) herhaalt dat imago belangrijk is. Fietzers verdienen meer ruimte en indien het verkeersreglement meer respect opbrengt voor hun behoeften, zal dat ook het respect voor het verkeersreglement ten goede komen.

De heer Eric Nicolas (GRACQ) meent dat iedereen wel een aangename leefomgeving wenst en de politieke doelstellingen lijken ook duidelijk in dat teken te staan. Toch wordt het nu tijd dat de wegen nu de rol krijgen die de politieke keuzes weerspiegelen.

Om de snelheid en de druk van de automobilisten te temperen, zijn al heel wat instrumenten voorhanden.

De woonerven, waar de snelheid beperkt is tot 20 km/u, staan het dichtst bij de omwonenden. Men vindt er bijgevolg geen voetgangersoversteekplaatsen, omdat voetgangers er overal prioritair zijn.

Vervolgens komen de zone 30 aan bod, waaronder bijna de helft van de wegen in Brussel vallen.

De fietsstraat staat een beetje in het midden en vervolledigt het beeld, maar ondersteunt het fietsbeleid. Hij past in de benadering "8-80", die de spreker voorstaat: alle wegen moeten toegankelijk zijn voor mensen tussen acht en tachtig jaar.

Niets is erger en vervelender dan het fietsen op een smalle weg met een haastige autobestuurder achter zich. In een fietsstraat heeft de fietser voorrang en moet de chauffeur met zijn wagen achterop rijden.

De heer Marc Broeckaert (BIVV) constateert dat het thema van de fietsstraat reeds geruime tijd meegaat. Zoals de vorige sprekers beschouwt hij de voorgestelde ingreep als zeer nuttig. Voor het BIVV is de fietsstraat een straat in een stedelijk milieu waar de plaats voor een breed fietspad ontbreekt en die ingebed kan worden in een routenetwerk met gemengd verkeer van auto's en fietsers met voorrang voor de tweede categorie. Hierdoor wordt de situatie volledig omgekeerd. De vraag blijft echter waarom een fietsstraat het overige verkeer niet zou weren. Het antwoord luidt dat dit in een stedelijke omgeving onmogelijk is, omdat er mensen wonen en het verkeer er terecht moet kunnen. Het fietsverkeer wordt in een fietsstraat niettemin het grootste belang gegeven. Dit impliceert dat fietsstraten niet op drukke wegen worden ingericht, die doorgaand verkeer moeten afwikkelen. Fietsstraten moeten ook in een globaal circulatieplan passen. Een aantal ondersteunende maatregelen zijn zeker nodig om een veilige en behoorlijke fietsstraat te garanderen: een lage snelheid, een

certainement nécessaires en vue de garantir des rues cyclistes sûres et convenables: une vitesse réduite, un trottoir séparé, une voie carrossable pour les cyclistes, une prise en compte des besoins en matière de stationnement et une interdiction des transports publics, sauf si ce n'est pas possible autrement.

La réglementation actuelle permet déjà de créer des rues cyclistes. L'intervenant renvoie, à ce propos, au signal C3 ("accès interdit, dans les deux sens, à tout conducteur") sous lequel figure la mention "excepté circulation locale". Ce signal limite l'accès aux voitures car, abstraction faite des exceptions prévues pour les services de secours et les cyclistes, seuls les riverains et leurs visiteurs peuvent circuler en voiture dans les rues équipées de ce signal. Cela a pour conséquence de créer *de facto* une rue où la circulation des voitures est limitée, voire une rue cycliste sans règle particulière pour les cyclistes en matière de priorité, ni pour les conducteurs de voiture en matière de dépassement. Il ne s'agit toutefois pas d'un plaidoyer contre de nouveaux signaux.

La proposition de loi vise à permettre aux cyclistes d'utiliser toute la largeur de la voie publique. Pour les motocyclistes, les dispositions sont plus nuancées: ils ne peuvent pas utiliser toute la largeur de la voie publique, mais sont limités à la largeur de leur bande de circulation. Il va de soi que, dans les rues où la circulation est autorisée dans les deux sens, les cyclistes ne peuvent utiliser que toute la largeur de leur bande de circulation.

Le législateur pourrait peut-être envisager d'autoriser les cyclistes à circuler côte à côte dans les rues cyclistes sans limitation de nombre. À l'heure actuelle, ce nombre est limité à deux en agglomération.

L'intervenant plaide en faveur de l'intégration des rues cyclistes dans les zones 30.

Il demande au législateur d'également prévoir une disposition interdisant aux cyclistes de gêner inutilement le trafic ou d'abuser de leur priorité.

À l'étranger, des rues cyclistes existent en Allemagne, mais pas aux Pays-Bas. Ces deux pays utilisent le signal des pistes cyclables pour signaler ces rues. En Allemagne, il n'existe qu'un signal. Aux Pays-Bas, la réglementation est moins stricte. L'usage d'un signal uniforme est recommandé par souci de clarté.

Le signal prévu par la proposition de loi est clair et emporte l'adhésion de l'intervenant. Mais il déplore néanmoins la création d'un nouveau signal, étant donné que les signaux de la série F99 offriraient une solution. De plus, le moment est peut-être venu d'examiner les

afzonderlijk trottoir, een berijdbare weg voor fietsers, aandacht voor parkeerbehoeftes en verbod van openbaar vervoer, tenzij het niet anders kan.

De huidige reglementering maakt het reeds mogelijk om fietsstraten in te voeren en de spreker verwijst in dat verband naar het verkeersbord C3 ("verboden toegang, in beide richtingen, voor iedere bestuurder"), met daaronder de vermelding "uitgezonderd plaatselijk verkeer". Dit bord beperkt de toegankelijkheid voor auto's, want naast de uitzonderingen die tot de hulpdiensten behoren en buiten fietsers, mogen alleen omwonenden en hun bezoekers zich per auto in een straat begeven, die uitgerust is met dit bord. Hiermee ontstaat *de facto* een autoluwe straat en zelfs een fietsstraat, zonder bijzondere regels voor fietsers inzake voorrang of voor autobestuurders inzake inhaalmanoeuvres. Dit is echter geen pleidooi tegen nieuwe bebording.

Het wetsvoorstel strekt ertoe om fietsers de volledige breedte van de openbare weg te laten gebruiken. Voor motorfietsen zijn de bepalingen genuanceerder: zij mogen niet de volledige breedte gebruiken, maar alleen de breedte van hun rijvak. Vanzelfsprekend mogen fietsers in tweerichtingsstraten slechts de volledige breedte van hun rijrichting gebruiken.

Misschien kan de wetgever overwegen om fietsers de toestemming te verlenen om in de fietsstraat naast elkaar te rijden ongeacht hun aantal. Voorlopig is het aantal beperkt tot twee in de bebouwde kom.

De spreker pleit ervoor om de fietsstraat in een zone 30 in te bedden.

Hij vraagt de wetgever ook om in een bepaling te voorzien die zou verbieden dat fietsers het verkeer nodeloos hinderen, of hun voorrang misbruiken.

In het buitenland komt de fietsstraat in Duitsland voor, maar in Nederland niet. Beide landen maken gebruik van het fietspadbord om straten in te richten. In Duitsland bestaat slechts een bord, in Nederland is de reglementering minder streng. Een eenvormig bord verdient aanbeveling voor de duidelijkheid.

Het verkeersbord in het wetsvoorstel is treffend en draagt de goedkeuring weg van de spreker. Toch betreurt hij de invoering van een nieuw bord, terwijl de borden in de reeks F99 een oplossing zouden kunnen bieden. Daarnaast is het ogenblik misschien geschikt

signaux de cette série de façon générale afin de déterminer s'ils ne peuvent pas être associés à un régime de vitesse.

D'un point de vue linguistique, les collègues francophones de l'IBSR ne sont pas satisfaits des termes "rue cycliste". Ils préfèrent "vélorue" ou "rue cyclable".

B. QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES DE LA COMMISSION

M. Bert Wollants (N-VA) s'interroge sur l'utilité de l'instauration d'une nouvelle catégorie de rue. Le renforcement de la position des cyclistes dans chaque zone 30 n'est-il pas préférable? La création de rues cyclistes à quelques endroits donne l'impression que dans toutes les autres rues, les cyclistes sont subordonnés aux voitures, alors que dans les centres urbains, ce devrait précisément être le contraire. Les auteurs ont-ils tenu compte de cet effet secondaire défavorable potentiel?

Mme Maggie De Block (Open Vld) attire l'attention sur le fait qu'on a simplement demandé aux personnes invitées de donner leur avis sur la proposition de loi à l'examen et qu'elles ne se sont donc pas prononcées sur la position générale des cyclistes dans la circulation.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) se réjouit de l'avis presque unanimement positif sur la proposition de loi, qui n'empêche certainement pas une bonne entente entre les différents usagers de la route. Étant donné qu'une prolifération des signaux peut créer la confusion, quelques autres signaux, moins utiles, peuvent être supprimés. La rue cycliste n'est pas partout le meilleur instrument pour garantir la position et la sécurité des cyclistes, mais est en revanche utile là où l'aménagement de la chaussée ne peut pas être adapté (par manque de place ou de moyens financiers du gestionnaire de la voirie).

Mme Valérie De Bue (MR) souscrit en principe à toute mesure susceptible de renforcer la position des usagers faibles de la route, mais s'interroge sur la mise en œuvre concrète des rues cyclistes. La lisibilité de la route et la compréhension des règles de circulation par les usagers de la route ne risquent-elles pas d'être minées par l'instauration d'un nouveau type de rue et d'un nouveau signal? Les transports publics ont-ils priorité sur les cyclistes dans les rues cyclistes? Peut-être vaudrait-il mieux privilégier l'option de donner aux cyclistes une place plus proéminente dans chaque zone 30 et zone 20.

om de borden uit die reeks eens algemeen te onderzoeken, om eens na te gaan of zij niet aan een snelheidsregime kunnen gekoppeld worden.

Taalkundig gesproken zijn de Franstalige collega's van het BIVV niet tevreden met de term "rue cycliste": zij verkiezen "vélorue" of "rue cyclable".

B. VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN VAN DE COMMISSIE

De heer Bert Wollants (N-VA) plaatst vraagtekens bij het nut van de invoering van een nieuwe categorie van straten. Verdient de versterking van de positie van fietsers in elke zone 30 niet de voorkeur? De invoering van fietsstraten op enkele plaatsen wekt de indruk dat fietsers in alle andere straten ondergeschikt zijn aan auto's, terwijl in stadskernen net het omgekeerde zou moeten gelden. Hebben de indieners met dit mogelijk ongunstig neveneffect rekening gehouden?

Mevrouw Maggie De Block (Open Vld) wijst op het feit dat de genodigden enkel om advies werden verzocht over voorliggend voorstel van resolutie en dus geen standpunt hebben ingenomen over de algemene positie van fietsers in het verkeer.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) verheugt zich over het nagenoeg eenparig positief advies van de genodigden over het wetsvoorstel, dat de bevordering van een goede verstandhouding tussen verschillende weggebruikers zeker niet in de weg staat. Omdat een proliferatie van verkeersborden verwarring kan veroorzaken, kunnen enkele andere, minder nuttige borden worden afgeschaft. De fietsstraat is niet op elke plaats het beste instrument om de plaats en de veiligheid van fietsers te waarborgen, maar is wel nuttig op plaatsen waar de weginrichting niet kan worden aangepast (door een gebrek aan ruimte of financiële middelen van de wegbeheerder).

Mevrouw Valérie De Bue (MR) onderschrijft in beginsel elke maatregel die de plaats van zwakke weggebruikers kan versterken, maar plaatst vraagtekens bij de concrete uitwerking van fietsstraten. Dreigt de leesbaarheid van de weg en het begrip van de verkeersregels bij weggebruikers niet te worden ondermijnd door de invoering van een nieuw type straat en een nieuw verkeersbord? Heeft het openbaar vervoer in fietsstraten voorrang op fietsers? Misschien kan er beter voor worden geopteerd om fietsers een meer prominente plaats te geven in elke zone 30 en zone 20.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) est favorable au principe de l'instauration de rues cyclistes, un concept qu'il a lui-même découvert à Copenhague. Il se dit cependant préoccupé par la complexité croissante du code de la route, qui prévoit déjà une zone 30 et une zone résidentielle (où la vitesse maximale autorisée est de 20 km/h); notre code de la route est déjà actuellement plus complexe que dans les autres pays, ce qui ne favorise pas la lisibilité des chaussées pour les usagers. Il n'est pas certain que la recherche de règles de circulation simples et compréhensibles puisse être conciliée avec l'instauration de rues cyclistes qui, en tant que nouvelle catégorie de chaussée, doit aussi avoir un aménagement qui lui est propre: le placement d'un signal ne suffit pas pour amener les usagers de la route à adopter le comportement attendu.

M. Tanguy Veys (VB) sait qu'à certains endroits, il existe une demande de rue cyclistes (notamment pour la *Visserijstraat* à Gand), mais il craint une prolifération de catégories routières et estime que d'autres mesures devraient être privilégiées; ainsi, des bandes cyclables suggérées dans les rues étroites peuvent indiquer aux automobilistes qu'ils doivent tenir compte des cyclistes. Comme ce nouveau type de route n'aurait en outre qu'une application limitée, on peut se poser des questions quant au bien-fondé de son instauration.

Mme Linda Musin (PS) estime que la rue cycliste est un concept intéressant, qui peut donner une place plus importante aux cyclistes en milieu urbain. Elle comprend les remarques critiques concernant l'augmentation de la complexité du code de la route, mais souligne que la rue cycliste n'est pas instaurée en tant que règle générale: une rue cycliste sera uniquement instaurée si une commune ou Région le décide après évaluation approfondie d'une situation de circulation spécifique.

C. RÉPONSES DES INVITÉS

M. Roel Declen (Fietzersbond) est favorable à un code de la route aussi simple que possible. Le réseau des rues cyclistes peut remplir une fonction de circulation durable dans un milieu urbain. Toutefois, ce n'est qu'une première étape. Une deuxième étape consiste à généraliser et à renforcer la zone 30.

M. Marc Broeckaert (IBSR) souligne que la rue cycliste ne peut en aucun cas devenir une piste cyclable élargie. Les zones 30, 50 et 70 permettent une approche différenciée. Il s'agit d'un autre angle d'approche, mais la piste de la zone 30 accordant une place prépondérante au vélo mérite certes d'être examinée.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) staat in principe positief tegenover de invoering van fietsstraten, een concept waarmee hij zelf in Kopenhagen heeft kennisgemaakt. Hij uit wel zijn bezorgdheid over de toename van de complexiteit van het verkeersreglement, die nu reeds voorziet in een zone 30 en een woonerf (waar een maximumsnelheid van 20 kilometer per uur geldt); onze wegcode is nu al ingewikkelder dan in de meeste andere landen, wat de leesbaarheid van wegen voor weggebruikers niet bevordert. Het is niet zeker dat het streven naar eenvoudige en begrijpelijke verkeersregels kan worden verzoend met de invoering van fietsstraten, die als nieuwe categorie van wegen ook een eigen inrichting moeten krijgen: het plaatsen van een verkeersbord volstaat niet om weggebruikers tot het verwachte gedrag te brengen.

De heer Tanguy Veys (VB) weet dat op sommige plaatsen vraag is naar fietsstraten (onder meer voor de *Visserijstraat* in Gent), maar hij vreest een proliferatie van wegcategorieën en denkt dat andere maatregelen de voorkeur genieten; zo kunnen fietssuggestiestroken in smalle straten aan automobilisten duidelijk maken dat zij rekening moeten houden met fietsers. Omdat dit nieuw type van weg bovendien slechts beperkte toepassing zou vinden, kunnen vraagtekens worden geplaatst bij de wenselijkheid van de invoering ervan.

Mevrouw Linda Musin (PS) is van oordeel dat de fietsstraat een interessant concept is, dat fietsers in stedelijke omgevingen een meer prominente plaats kan geven. Zij heeft begrip voor kritische opmerkingen over de toename van de complexiteit van het verkeersreglement, maar wijst op het feit dat de fietsstraat niet bij algemene regel wordt ingevoerd: een fietsstraat zal enkel worden ingevoerd indien een gemeente of Gewest daarvoor kiest na grondige evaluatie van een specifieke verkeerssituatie.

C. ANTWOORDEN VAN DE GENODIGDEN

De heer Roel Declen (Fietzersbond) is voorstander van een zo eenvoudig mogelijk verkeersreglement. Het netwerk van fietsstraten kan een duurzame verkeersfunctie vervullen in een stedelijke omgeving. Toch is dit maar een eerste stap. Een tweede stap bestaat uit de veralgemening en versterking van de zone 30.

De heer Marc Broeckaert (BIVV) onderstreept dat de fietsstraat in geen geval een verbreed fietspad mag worden. De zones 30, 50 en 70 laten een gedifferentieerde aanpak toe. Het is een andere invalshoek maar de piste zone 30 plus de prominente plaats van de fiets hierin verdient wel onderzocht te worden.

D. RÉPLIQUES

M. Bert Wollants (N-VA) constate que les représentants des associations de cyclistes considèrent l'instauration de la rue cycliste comme un premier pas positif vers une amélioration généralisée de la place des cyclistes sur la voie publique. À leurs yeux, l'étape suivante, une adaptation et un réaménagement de la zone 30 afin d'accroître la sécurité et l'espace au profit des cyclistes, est encore plus importante que l'instauration des rues cyclistes.

La proposition visant, dans une zone 30, à assortir, dans certains cas, le signal indiquant la vitesse maximale d'un panneau additionnel signalant que, dans cette zone, les cyclistes occupent une place encore plus importante que dans une autre zone 30, mérite assurément d'être prise en considération.

Mme Maggie De Block (Open Vld) craint que la situation politique, avec un gouvernement en affaires courantes, ne soit pas de nature à favoriser une révision approfondie du Code de la route.

V. — DISCUSSION DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article ne donne lieu à aucune observation. Il est adopté par 14 voix et une abstention.

Art. 2

Mme Temmerman et consorts présentent un amendement (n° 1, DOC 53 1403/003).

Mme Karin Temmerman (sp.a) fait observer que l'amendement tend à apporter une correction d'ordre linguistique dans le texte français et à remplacer les mots "rue cycliste" par les mots "rue cyclable".

Mme Temmerman présente un amendement (n° 2, DOC 53 1403/003) tendant à remplacer cet article.

Mme Karin Temmerman (sp.a) explique que l'amendement propose plusieurs améliorations:

— Dans le texte néerlandais, les mots "openbare weg" sont remplacés par le mot "rijbaan" parce que, sinon, dans les rues cyclistes, les cyclistes pourraient utiliser le trottoir, ce qui n'est pas l'objectif;

D. REPLIEKEN

De heer Bert Wollants (N-VA) stelt vast dat de vertegenwoordigers van de verenigingen van fietsers de invoering van de fietsstraat beschouwen als een positieve eerste stap naar een veralgemeende verbetering van de plaats van fietsers op de openbare weg. De volgende stap, een aanpassing en herinrichting van de zone 30 om fietsers meer veiligheid en ruimte te geven, achten zij nog belangrijker dan de invoering van fietsstraten.

Het voorstel om in bepaalde gevallen in een zone-30 onder het bord met de maximumsnelheid een onderbord te plaatsen om aan te geven dat fietsers in die zone een nog prominentere plaats hebben dan in een andere zone 30 verdient zeker overweging.

Mevrouw Maggie De Block (Open Vld) vreest dat de politieke situatie, met een regering in lopende zaken, niet bevorderlijk is voor een verregaande herziening van het verkeersreglement.

V. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt aangenomen met 14 stemmen en 1 onthouding.

Art. 2

Amendement nr. 1 (DOC 53 1403/003) wordt ingediend door mevrouw Temmerman (c.s.).

Mevrouw Karin Temmerman (sp.a) geeft aan dat het amendement een taalkundige verbetering in de Franse tekst beoogt: "rue cycliste" wordt vervangen door "rue cyclable".

Amendement nr. 2 (DOC 53 1403/003) wordt ingediend door mevrouw Temmerman (c.s.). Het strekt tot de vervanging van het artikel.

Mevrouw Karin Temmerman (sp.a) stelt dat het amendement verschillende verbeteringen inhoudt:

— "Openbare weg" wordt vervangen door "rijbaan" omdat anders fietsers in fietsstraten gebruik zouden kunnen maken van het trottoir, wat niet de bedoeling is;

— L'amendement précise quelle partie de la chaussée les cyclistes peuvent utiliser. Ils peuvent en utiliser toute la largeur lorsqu'elle n'est ouverte qu'à leur sens de circulation; lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation, ils peuvent utiliser la moitié de la largeur située du côté droit;

— Les limitations imposées au trafic motorisé dans les rues cyclistes s'appliquent non seulement aux voitures, mais également à tous les véhicules motorisés;

— La vitesse dans les rues cyclistes ne peut jamais être supérieure à 30 km/h.

L'amendement n° 6 (DOC 53 1403/004), un sous-amendement à l'amendement n° 2, est présenté par Mme Temmerman. Il contient une précision sur l'accès aux rues cyclistes pour le trafic motorisé et indique également quelles règles de conduite les usagers motorisés doivent respecter dans les rues cyclistes.

L'amendement n° 4 (DOC 53 1403/003) est présenté par M. Wollants et consorts.

M. Bert Wollants (N-VA) s'interroge sur la valeur ajoutée des rues cyclistes. Plutôt que d'adapter le code de la route, il est préférable d'opter en faveur de mesures concernant l'infrastructure, comme il a déjà été fait à l'étranger: lors de la mise sur pied d'un réseau d'itinéraires cyclables, dans certains rues où les cyclistes sont déjà la principale catégorie d'usagers, on opte plutôt pour une adaptation de l'aménagement de la rue. En Allemagne, la possibilité d'instaurer des rues cyclistes a été reprise dans le code de la route, mais l'instrument n'est presque pas utilisé par les gestionnaires des voiries, justement parce qu'une adaptation de l'infrastructure est une méthode plus efficace.

L'instauration de rues cyclistes peut également avoir des conséquences négatives pour la perception générale de la place du cycliste dans la circulation: une opposition est créée entre les rues cyclistes instaurées à très petite échelle, où les cyclistes occupent une place importante, et les autres rues, où les cyclistes semblent être des usagers secondaires.

Différents objectifs de la proposition de loi peuvent déjà être réalisés dans le cadre du code de la route actuel; ainsi, les automobilistes ne peuvent mettre les cyclistes en danger et doivent leur laisser un passage d'un mètre sur la chaussée, ce qui implique qu'ils ne peuvent dépasser les cyclistes si la route est trop étroite.

— Er wordt geëxpliciteerd welk gedeelte van de rijbaan door fietsers kan worden gebruikt. Zij mogen de ganse breedte gebruiken indien de straat enkel is opengesteld in hun rijrichting; indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen, kunnen zij de helft van de breedte langs de rechterzijde gebruiken;

— De beperkingen die aan gemotoriseerd verkeer in fietsstraten worden opgelegd, gelden niet alleen voor auto's, maar voor alle motorvoertuigen;

— De gereden snelheid mag in fietsstraten nooit hoger liggen dan 30 kilometer per uur.

Amendement nr. 6 (DOC 53 1403/004), een subamendement op amendement nr. 2, wordt ingediend door mevrouw Temmerman. Het bevat een precisering over de toegang tot fietsstraten voor gemotoriseerd verkeer en geeft ook aan welke gedragsregels gemotoriseerde weggebruikers in fietsstraten in acht moeten nemen.

Amendement nr. 4 (DOC 53 1403/003) wordt ingediend door de heer Wollants (c.s.).

De heer Bert Wollants (N-VA) plaatst vraagtekens bij de meerwaarde van fietsstraten. Eerder dan voor een aanpassing van het verkeersreglement kan het best worden geopteerd voor infrastructurele maatregelen, zoals die in het buitenland reeds werden genomen: bij de uitbouw van een fietsroutenetwerk wordt in bepaalde straten -straten waar fietsers reeds de belangrijkste categorie van weggebruikers zijn- veelal gekozen voor een aanpassing van de inrichting van de weg. In Duitsland werd de mogelijkheid om fietsstraten in te voeren in het verkeersreglement opgenomen, maar het instrument wordt door wegbeheerders nauwelijks gebruikt, juist omdat een aanpassing van de infrastructuur een efficiëntere methode is.

De invoering van fietsstraten kan ook nadelige gevolgen hebben voor de algemene perceptie van de plaats van fietsers in het verkeer: er ontstaat een tegenstelling tussen de op zeer beperkte schaal ingevoerde fietsstraten, waar fietsers een belangrijke plaats innemen, en andere straten, waar fietsers ondergeschikte weggebruikers lijken te zijn.

Verschillende doelstellingen van het wetsvoorstel kunnen reeds worden gerealiseerd binnen het kader van de huidige wegcode; zo mogen bestuurders fietsers niet in gevaar brengen en moeten ze hun op de rijbaan een meter doorgang laten, wat impliceert dat ze fietsers niet mogen inhalen als de straat daarvoor te smal is.

L'amendement n° 4 propose une alternative à la rue cycliste en octroyant une place plus importante aux cyclistes dans les zones 30. Si certaines mesures en faveur des cyclistes ont déjà été réalisées (en agglomération, les cyclistes peuvent ainsi rouler à deux de front), à d'autres endroits, il reste fort à faire (un cycliste qui circule seul en zone 30 doit ainsi rester sur le côté droit de la chaussée). L'amendement tend à autoriser les cyclistes à occuper la largeur totale de la chaussée en zone 30 (ou la moitié de la largeur dans les rues ouvertes à la circulation dans les deux sens), à condition, du moins, qu'ils puissent emprunter la chaussée de cette rue; ce n'est pas le cas dans les (portions de) rues qui disposent d'une piste cyclable séparée, parfois présentes en zone 30 (surtout sur les routes régionales, aux abords des écoles).

M. Jef Van den Bergh (CD&V) ne s'oppose pas, en principe, à l'instauration de rues cyclistes, mais il se demande si la législation actuelle ne comporte pas déjà suffisamment de mesures qui permettent d'atteindre l'objectif de la proposition de loi. Est-il bien utile d'instaurer une nouvelle catégorie de rues, sachant que l'applicabilité du concept restera très limitée?

Mme Linda Musin (PS) souscrit à la proposition de loi, qui a également pu compter sur un soutien suffisant au cours de l'audition; les amendements commentés sont susceptibles d'affiner les mesures. La rue cycliste est un concept nouveau qui est certainement très utile dans certaines zones urbaines: il convient de créer une catégorie de rues où la circulation motorisée de pénétration est la bienvenue, mais subordonnée aux cyclistes.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) souligne qu'au cours de l'audition, tous les orateurs se sont exprimés positivement au sujet de l'instauration des rues cyclistes. Le représentant de l'IBSR a certes formulé quelques observations, qui ont ensuite été traduites en amendements. Il souligne que la rue cycliste ne devient pas une règle de circulation d'application automatique, mais un instrument utile et juridiquement étayé dans les mains des gestionnaires de la route.

Mme Valérie De Bue (MR) indique qu'au cours des auditions, l'IBSR a émis une réserve importante au sujet de l'instauration des rues cyclistes. Le risque principal était que la multiplication des signaux ne soit pas de nature à faciliter pas la compréhension du code de la route par les usagers.

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, peut accepter l'instauration de rues cyclistes comme nouvelle catégorie routière si le Parlement opte pour cette possibilité. Il reconnaît que les gestionnaires de la route considéreront sa mise en œuvre comme une

Amendement nr. 4 reikt een alternatief voor de fietsstraat aan: het geven van een meer prominente plaats aan fietsers in een zone 30. Sommige maatregelen in het voordeel van fietsers werden reeds doorgevoerd (zo mogen fietsers in de bebouwde kom met twee naast elkaar rijden), op andere punten is er nog werk aan de winkel (zo moet een fietser die alleen in een zone 30 fietst nu aan de rechterkant van de rijbaan blijven). Het amendement strekt ertoe dat fietsers in een zone 30 de volledige breedte van de rijbaan mogen gebruiken (of de halve breedte in straten die voor beide rijrichtingen zijn opengesteld), althans op voorwaarde dat zij in een straat de rijbaan mogen volgen; dit is niet het geval in (gedeelten van) straten met een afgescheiden fietspad, die soms in een zone 30 gelegen zijn (vooral op gewestwegen in de omgeving van scholen).

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) is in beginsel niet gekant tegen de invoering van fietsstraten, maar vraagt zich af of er binnen de huidige regelgeving niet reeds voldoende mogelijkheden bestaan om de doelstellingen van het wetsvoorstel te bereiken. Is het wel nuttig om een nieuwe categorie van straten in te voeren als de toepasbaarheid van het concept zeer beperkt zal blijven?

Mevrouw Linda Musin (PS) onderschrijft het wetsvoorstel, dat ook tijdens de hoorzitting op voldoende steun kon rekenen; de toegelichte amendementen kunnen voor een verder verfijning zorgen. De fietsstraat is een nieuw concept dat zeker nuttig is in sommige stedelijke zones: er is nood aan een categorie van straten waar gemotoriseerd bestemmingsverkeer welkom is, maar ondergeschikt wordt gemaakt aan fietsers.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) wijst op het feit dat alle sprekers tijdens de hoorzitting zich in positieve zin hebben uitgelaten over de invoering van fietsstraten. De vertegenwoordiger van het BIVV had wel enkele opmerkingen, die vervolgens werden vertaald in amendementen. Hij benadrukt dat de fietsstraat geen automatisch geldende verkeersregel wordt, maar een nuttig en juridisch onderbouwd instrument in handen van wegbeheerders.

Mevrouw Valérie De Bue (MR) stelt dat het BIVV tijdens de hoorzitting een belangrijk voorbehoud maakte bij de invoering van fietsstraten. Het voornaamste bezwaar was het risico dat de wildgroei aan borden het begrip van het verkeersreglement bij de weggebruikers niet zou bevorderen.

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, kan de invoering van fietsstraten als nieuwe wegcategorie aanvaarden indien het Parlement daarvoor opteert. Hij erkent dat de invoering ervan op sommige plaatsen door wegbeheerders als een geschikte maatregel

mesure appropriée à certains endroits; la rue cycliste peut en outre être un instrument de promotion du vélo et promouvoir la sécurité des cyclistes. La place de cette nouvelle mesure dans le code de la route mérite toutefois une réflexion approfondie.

Sur le plan de la législation, la modification du code de la route par une loi est déconseillée: cette opération confère au code de la route un caractère hybride, certaines dispositions pouvant être modifiées par le Roi, alors que d'autres ne peuvent être adaptées que par le législateur. Il serait dès lors préférable que ce soit le Roi qui modifie le code de la route dans le sens demandé par le Parlement; pour formaliser son point de vue, le législateur peut aussi choisir d'adopter une proposition de résolution, qui sera ensuite mise en œuvre par le Roi au moyen d'une adaptation du code de la route.

Mme Karin Temmerman (sp.a) évoque le plaidoyer en faveur d'un renforcement de la place des cyclistes dans une zone 30.

Il faut souligner au préalable que, dans une zone 30, il n'est en principe pas possible d'autoriser les cyclistes à utiliser toute la largeur de la chaussée, en particulier si la rue est empruntée par des trams: les trams ont en effet toujours la priorité.

Le concept de la rue cycliste vise un certain type de routes, à savoir les rues qui s'inscrivent dans un réseau cyclable: elles relient entre elles des rues qui ne peuvent être utilisées que par des cyclistes. Une zone 30 n'est pas l'instrument approprié pour régler cette situation: elle présente une plus-value pour les zones délimitées, mais elle n'est pas prévue pour une rue de communication individuelle.

L'intervenante souscrit au plaidoyer visant à accroître la place des cyclistes en zone 30, tout en insistant sur la différence par rapport à une rue cycliste: dans une rue cycliste, les cyclistes sont les usagers de la route qui sont à la base de la réglementation de la circulation, alors qu'en zone 30, les voitures sont prépondérantes. L'idéal serait du reste d'associer l'instauration d'une rue cycliste à la création d'un autre itinéraire pour la circulation motorisée, empruntant de préférence le moins possible la rue cycliste.

L'administration communale de la ville de Gand réfléchit depuis longtemps déjà à l'instauration de rues cyclistes, qui peuvent constituer une liaison idéale avec les grandes zones piétonnes. À certains endroits entourant la zone piétonne, l'administration communale a opté pour l'aménagement de rues interdites à la circulation automobile, mais cette solution n'est pas souhaitable

zal worden beschouwd; de fietsstraat kan bovendien een instrument ter promotie van het fietsen zijn en de veiligheid van fietsers bevorderen. De plaats van deze nieuwe maatregel in de wegcode behoeft wel grondige reflectie.

De wijziging van de wegcode door een wet is op wetgevingstechnisch vlak niet aanbevelenswaardig: daardoor krijgt het verkeersreglement een hybride karakter, waardoor sommige bepalingen door de Koning kunnen worden gewijzigd, terwijl andere enkel door de wetgever kunnen worden aangepast. Het verdient daarom de voorkeur dat de Koning de wegcode aanpast in de door het parlement gevraagde zin; om zijn standpunt te formaliseren, kan de wetgever er ook voor opteren om een voorstel van resolutie aan te nemen, dat vervolgens door de Koning wordt uitgevoerd door middel van een aanpassing van de wegcode.

Mevrouw Karin Temmerman (sp.a) gaat nader in op het pleidooi voor een versterking van de plaats van fietsers in een zone 30.

Vooraf dient te worden opgemerkt dat het in een zone 30 in beginsel niet mogelijk is om fietsers toe te laten om de ganse breedte van de rijbaan te gebruiken, met name als er trams rijden: trams hebben immers altijd voorrang.

Het concept van de fietsstraat is bedoeld voor een welbepaald type van wegen, met name straten die een plaats hebben binnen een fietsnetwerk: zij verbinden straten die enkel door fietsers mogen worden gebruikt met elkaar. Een zone 30 is niet het geschikte instrument om deze situatie te regelen: dergelijke zone heeft een meerwaarde voor afgebakende gebieden, maar is niet bedoeld voor een individuele verbindingsstraat.

De spreekster onderschrijft het pleidooi voor een meer prominente plaats van fietsers in een zone-30, maar onderstreept het verschil met een fietsstraat: in een fietsstraat zijn fietsers de weggebruikers die de grondslag vormen voor de regeling van het verkeer, terwijl in een zone 30 auto's een prominente plaats hebben. De invoering van een fietsstraat wordt overigens best gekoppeld aan de creatie van een andere route voor gemotoriseerd verkeer, dat bij voorkeur zo weinig mogelijk van de fietsstraat gebruikmaakt.

Binnen het Gentse stadsbestuur wordt reeds lang nagedacht over fietsstraten, die een ideale verbinding met grote voetgangerszones kunnen vormen. Op sommige plaatsen rond het voetgangersgebied koos het stadsbestuur voor autovrije straten, maar dit is niet overal wenselijk, met name op plaatsen waar gemotoriseerd bestemmingsverkeer in de straat terecht moet

partout, notamment aux endroits où le trafic de pénétration motorisé doit pouvoir accéder à la rue sans autorisation spécifique (en raison des charges administratives excessives qui en découleraient pour le trafic de pénétration occasionnel, tel que les prestataires de services ou les médecins). La réglementation existante ne permet pas de résoudre ce problème spécifique. Il est possible qu'à court terme, les rues cyclistes soient aménagées à peu d'endroits, mais on comprendra leur plus-value à plus long terme, en particulier dans les longues rues étroites qui font partie d'un réseau d'itinéraires cyclables.

À l'étranger, la problématique est abordée différemment, la mentalité de la population étant souvent différente. C'est ainsi qu'aux Pays-Bas, il va de soi que les cyclistes occupent une place importante dans la rue, si bien qu'il est moins nécessaire qu'en Belgique de prévoir des règles de circulation strictes forçant les véhicules motorisés à occuper une place subordonnée. Les Pays-Bas connaissent *de facto* des rues dans lesquelles les cyclistes sont les usagers de la route prioritaires, les Néerlandais acceptant spontanément cette situation; en Belgique, la sensibilisation à la place des cyclistes passe par la législation.

M. Bert Wollants (N-VA) précise qu'en cas d'adoption de son amendement n° 4, les trams resteraient prioritaires par rapport aux cyclistes dans une zone 30.

L'amendement n°4 est rejeté par 10 voix contre 4 et une abstention.

Les amendements n°s 1, 2 et 6 sont successivement adoptés par 10 voix et 5 abstentions.

L'article, ainsi modifié, est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Art. 3

Mme Temmerman et consorts présentent un amendement (n° 3, DOC 53 1403/003).

Mme Karin Temmerman (sp.a) précise que, pour délimiter la rue cycliste, elle opte pour une combinaison du signal existant C3 (accès interdit, dans les deux sens, à tout conducteur) et d'un nouveau panneau additionnel "Rue cycliste". Il s'agit de règles analogues à celles prévues pour la "rue réservée au jeu" (signal C3 et panneau additionnel "Rue réservée au jeu"), qui autorisent également le trafic de pénétration motorisé. Les règles de circulation seront identiques dans les rues réservées au jeu et les rues cyclistes, ce qui signifie

kunnen zonder specifieke vergunning (omdat dit te veel administratieve lasten veroorzaakt voor occasioneel bestemmingsverkeer, zoals dienstverleners of artsen). De bestaande regelgeving is niet geschikt om dit specifieke probleem op te lossen. Dat op korte termijn op weinig plaatsen fietsstraten zullen worden ingevoerd, is mogelijk, maar wellicht zal op langere termijn de meerwaarde ervan duidelijker worden begrepen, in het bijzonder voor lange smalle straten die van een fietsroutenetwerk deel uitmaken.

In het buitenland wordt anders met de problematiek omgegaan omdat ook de ingesteldheid van de bevolking er vaak anders is. Zo wordt in Nederland de prominente plaats van fietsers op straat als vanzelfsprekend ervaren, zodat strikte verkeersregels om gemotoriseerde voertuigen in een ondergeschikte positie te dwingen er minder noodzakelijk zijn dan in België. De facto bestaan er in Nederland straten waar fietsers de prioritaire weggebruikers zijn, wat door Nederlandse bestuurders spontaan wordt aanvaard; in België is wetgeving nodig om de bewustmaking over de plaats van fietsers te bevorderen.

De heer Bert Wollants (N-VA) stelt dat bij aanneming van zijn amendement nr. 4 trams in een zone 30 voorrang behouden op fietsers.

Amendement nr. 4 wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

De amendementen nrs. 1, 2 en 6 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Het artikel, zoals gewijzigd, wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 3

Amendement nr. 3 (DOC 53 1403/003) wordt ingediend door mevrouw Temmerman (c.s.).

Mevrouw Karin Temmerman (sp.a) verklaart dat zij voor de afbakening van een fietsstraat opteert voor een combinatie van het bestaande verkeersbord C3 (verboden doorgang voor elke bestuurder in beide rijrichtingen) met het nieuwe onderbord "Fietsstraat". Dit is een gelijkaardige regeling als voor speelstraten (verkeersbord C3 met het onderbord "Speelstraat"), waar eveneens gemotoriseerd bestemmingsverkeer toegelaten is. Dezelfde verkeersregels zullen gelden in speelstraten en fietsstraten, wat onder meer betekent

notamment que les cyclistes peuvent y circuler côte à côte et que les usagers de la route motorisés ne sont pas autorisés à dépasser.

M. Wollants et consorts présentent l'amendement n° 5 (DOC 53 1403/003) tendant à supprimer l'article à l'examen.

M. Bert Wollants (N-VA) renvoie à l'argumentation qu'il a développée lors de l'examen de l'amendement n° 4: Il estime que l'introduction d'un nouveau signal pour indiquer les rues cyclistes n'est pas la meilleure solution. Dès lors qu'il préfère que l'on améliore la position des cyclistes dans les zones 30, son amendement tend à supprimer l'article à l'examen.

Mme Valérie De Bue (MR) formule des réserves au sujet de la forme du signal routier proposée par l'amendement n° 3: le panneau additionnel "rue cycliste" donne erronément à penser que le trafic motorisé n'est pas autorisé dans les rues concernées.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) estime que le Parlement n'est pas l'instance la plus indiquée pour concevoir un signal routier et qu'il vaudrait mieux confier cette tâche à des spécialistes de la circulation.

Le secrétaire d'État indique qu'il existe également d'autres possibilités qu'un signal routier pour indiquer le début d'une rue cycliste, notamment celle des signaux de couleur bleue délimitant une zone donnée. Il propose de demander l'avis de spécialistes de la circulation au sujet du signal le plus indiqué pour délimiter les rues cyclistes.

Mme Karin Temmerman (sp.a) indique que la forme du signal proposé par l'amendement n° 3 s'inspire d'un avis de l'IBSR. Une autre possibilité aurait été de prévoir, outre le panneau additionnel "rue cycliste", un panneau additionnel "excepté circulation locale" mais l'IBSR estime que ce serait superflu dès lors qu'une rue cycliste peut se définir comme une rue accessible, en tout état de cause, à la circulation locale (sans qu'il faille l'indiquer explicitement à l'aide d'un autre panneau additionnel).

À la lumière des objections formulées à l'encontre de la forme concrète du signal proposé par l'amendement n° 3, l'intervenante présente deux amendements:

— l'amendement n° 7 (DOC 53 1403/004) tendant à supprimer ce signal et à charger le Roi de prévoir le signal en question;

dat fietsers er naast elkaar kunnen rijden en dat gemotoriseerde weggebruikers niet mogen inhalen.

Amendement nr. 5 (DOC 53 1403/003) wordt ingediend door de heer Wollants (c.s.). Het beoogt de weglating van het artikel.

De heer Bert Wollants (N-VA) verwijst naar zijn argumentatie bij de behandeling van amendement nr. 4: de introductie van een nieuw verkeersbord om fietsstraten af te bakenen is volgens hem niet de beste methode. Omdat zijn voorkeur uitgaat naar een verbetering van de plaats van fietsers in een zone 30, beoogt het amendement de weglating van het artikel.

Mevrouw Valérie De Bue (MR) formuleert een voorbehoud bij de vorm van het verkeersbord waarvoor in amendement nr. 3 wordt geopteerd: het onderbord "fietsstraat" wekt ten onrechte de indruk dat gemotoriseerd verkeer geen toegang heeft tot de betreffende straat.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) is van oordeel dat het parlement niet de meest geschikte instantie om een verkeersbord te ontwerpen. Deze taak kan beter worden overgelaten aan verkeersspecialisten.

De staatssecretaris stelt dat er ook andere mogelijkheden dan een verbodsbord zijn om het begin van een fietsstraat aan te geven, met name blauwe gebodsborden die een bepaalde zone afbakenen. Hij stelt voor dat het advies van verkeersspecialisten wordt gevraagd over het meest geschikte bord voor de afbakening van een fietsstraat.

Mevrouw Karin Temmerman (sp.a) stelt dat de vorm van het verkeersbord waarvoor in amendement nr. 3 wordt geopteerd, is ingegeven door een advies van het BIVV. Een andere mogelijkheid was geweest om behalve het onderbord "fietsstraat" ook het onderbord "uitgezonderd plaatselijk verkeer" te gebruiken, maar het BIVV beschouwt dit als overbodig omdat een fietsstraat zo kan worden gedefinieerd dat plaatselijk verkeer er sowieso toegang toe heeft (dus zonder dat dit expliciet moet worden aangeduid met een bijkomend onderbord).

In het licht van de geformuleerde bezwaren tegen de concrete vorm van het verkeersbord in amendement nr. 3, dient de spreekster twee amendementen in:

— op grond van amendement nr. 7 (DOC 53 1403/004) wordt het verkeersbord geschrapt en wordt de Koning belast met de vaststelling van het betreffende verkeersbord;

— et l'amendement n° 8 (DOC 53 1403/004), sous-amendement à l'amendement n° 3, tendant à supprimer le renvoi au signal C3 et le panneau additionnel "rue cycliste" dans la définition de la notion de "rue cycliste".

L'amendement n° 5 est retiré. L'amendement n° 7 et le sous-amendement n° 8 sont adoptés successivement par 10 voix et 5 abstentions. L'amendement n° 3, tel qu'il a été modifié par le sous-amendement n° 8, est adopté par 10 voix contre 4 et une abstention. L'article, ainsi modifié, est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Art. 4

Selon *Mme Karin Temmerman (sp.a)*, l'argument selon lequel l'adoption de la proposition de loi implique que certaines dispositions du code de la route ne peuvent être modifiées que par une loi n'a guère de sens: conformément à cet article, le Roi peut annuler, compléter ou modifier à nouveau les modifications apportées par le législateur.

L'article est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

VI. — VOTE SUR L'ENSEMBLE

La commission a décidé de procéder à des corrections d'ordre légistique et linguistique.

La proposition de loi, ainsi modifiée, est adoptée par 10 voix et 5 abstentions.

La rapporteuse et présidente,

Maggie DE BLOCK

— amendement nr. 8 (DOC 53 1403/004), een sub-amendement op amendement nr. 3, strekt ertoe in de omschrijving van het begrip "fietsstraat" de verwijzing naar verkeersbord C3 en onderbord "fietsstraat" weg te laten.

Amendement nr. 5 wordt ingetrokken. Amendement nr. 7 en subamendement nr. 8 worden achtereenvolgens aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen. Amendement nr. 3, zoals gewijzigd door subamendement nr. 8, wordt aangenomen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding. Het artikel, zoals gewijzigd, wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Art. 4

Volgens *mevrouw Karin Temmerman (sp.a)* snijdt het argument dat de aanneming van het wetsvoorstel ervoor zorgt dat sommige bepalingen van de wegcode enkel bij wet kunnen worden gewijzigd, geen hout: overeenkomstig dit artikel kan de Koning de door de wetgever aangebrachte wijzigingen ongedaan maken, aanvullen en opnieuw wijzigen.

Het artikel wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

VI. — STEMMING OVER HET GEHEEL

De commissie besliste om over te gaan tot een aantal wetgevingstechnische en taalkundige verbeteringen.

Het wetsvoorstel, zoals gewijzigd, wordt aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

De rapporteur en voorzitter,

Maggie DE BLOCK