

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

21 novembre 2019

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975
en vue d'instaurer la chaussée
à voie centrale banalisée**

(déposée par
Mmes Sarah Schlitz et Kim Buyst et consorts)

**EN REMPLACEMENT DU DOCUMENT DISTRIBUÉ
PRÉCÉDEMMENT**

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

21 november 2019

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het koninklijk besluit
van 1 december 1975 tot invoering
van de rijbaan met middenverkeer**

(ingediend door
mevrouw Sarah Schlitz en Kim Buyst c.s.)

**TER VERVANGING VAN HET VROEGER RONDGEDEELDE
STUK**

00973

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
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 (beigegekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

En Belgique, de nombreuses petites agglomérations sont reliées entre elles par d'étroites routes servant principalement à la circulation locale. Bien qu'elles soient peu fréquentées, ces routes sont particulièrement mal adaptées aux piétons et aux cyclistes en raison de la vitesse relativement élevée des véhicules qui y circulent. De plus, il n'est pas toujours aisé, pour les autorités locales ou régionales, de remédier à ce problème. Idéalement, il conviendrait en effet de limiter considérablement la vitesse sur ces tronçons, ou de prévoir une infrastructure adéquate (pistes cyclables et accotements pour piétons). L'aménagement de cette infrastructure nécessite cependant des investissements financiers considérables et n'est par ailleurs pas toujours envisageable en raison de la nature des lieux. Il existe toutefois une solution encore peu répandue en Belgique dans l'attente d'investissements plus importants en matière d'infrastructure, ou pour les voiries où ces travaux d'infrastructure ne sont pas souhaitables ou possibles: la chaussée à voie centrale¹ banalisée. Cette solution est déjà appliquée aux Pays-Bas, en Suisse, en Allemagne et en France mais elle n'est pas encore prévue dans la législation belge.

Le concept de "chaussée à voie centrale banalisée" consiste à tracer, de part et d'autre de la voie de circulation des routes situées en dehors des agglomérations, une ligne discontinue ou un autre marquage clairement distinct du marquage utilisé pour délimiter les pistes cyclables afin de créer une bande de circulation destinée aux vélos dans chaque sens de circulation. Il ne s'agit toutefois explicitement pas de pistes cyclables, ni de bandes cyclables suggérées. Le principe est que les automobilistes roulent au milieu de la chaussée et ne se déportent sur la droite que lorsqu'ils croisent un autre véhicule, empiétant ainsi sur la bande cyclable, mais sans jamais mettre en danger les cyclistes qui y circulent.

L'aménagement récent de "chaussées à voie centrale banalisée" dans plusieurs régions de France s'est avéré une réussite, tant que l'on n'a opté pour cette solution que lorsque l'aménagement d'une vraie piste cyclable était impossible et que l'on a pris suffisamment de mesures d'accompagnement (cf. *infra*).² En Belgique également, une chaussée de ce type peut remédier à une série de

¹ Voir le magazine Via Secura, n° 84, printemps 2012.

² Voir IBSR (Isabelle Chantalón, Arnaud Houdmont, Isabelle Janssens en Isabelle Dullaert), "La chaussée à voie centrale banalisée: une réponse intéressante à la sécurité des modes doux?", 2012.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Heel wat van de Belgische kleinere woonkernen zijn met elkaar verbonden door kleine landwegen met vooral plaatselijk verkeer. Ondanks het beperkte verkeer en omwille van de relatief hoge snelheden die er worden aangehouden, zijn deze wegen bijzonder ongunstig voor voetgangers en fietsers. Het is bovendien niet altijd gemakkelijk om daar als lokale of gewestelijke overheid een oplossing voor te bieden. Daarvoor is idealiter immers hetzij een drastische snelheidsverlaging nodig, hetzij de aanleg van geschikte infrastructuur (fiets- en voetpaden). Met name de aanleg van infrastructuur vergt evenwel een aanzienlijke financiële investering en is bovendien niet altijd mogelijk door de aard van de omgeving van deze wegen. Een andere mogelijkheid in afwachting van meer verregaande investeringen in infrastructuur, of voor wegen waar deze infrastructuurwerken niet wenselijk of mogelijk zijn, betreft een in België nog ongebruikelijk concept: de rijbaan met middenverkeer.¹ Momenteel wordt deze maatregel al toegepast in Nederland, Zwitserland, Duitsland en Frankrijk, maar ze bestaat nog niet in de Belgische wetgeving.

Het concept van de "rijbaan met middenverkeer" bestaat erin dat op wegen buiten de bebouwde kom aan weerszijden van de rijbaan een onderbroken streep of een andere markering die duidelijk afwijkt van deze voor fietspaden wordt aangebracht, waardoor in elke rijrichting een fietsstrook ontstaat. Het gaat expliciet niet om een fietspad en ook niet om een fietssuggestiestrook. De bedoeling is dat de automobilisten in het midden van de rijbaan rijden en alleen bij het elkaar kruisen naar rechts uitwijken om op de zogenaamde fietsstrook te rijden, waarbij de fietsers die zich op deze fietsstrook bevinden op geen enkele manier in gevaar gebracht worden.

De recente installering van rijbanen met middenverkeer in een aantal Franse regio's bleek over het algemeen succesvol, zolang men echt enkel opteerde voor de invoering wanneer de aanleg van een volwaardig fietspad onmogelijk bleek en men voldoende flankerende maatregelen nam (zie verder).² Ook in België kan de rijbaan met middenverkeer een oplossing bieden voor

¹ Zie tijdschrift Via Secura nr. 84 van het voorjaar 2012

² Zie BIVV (Isabelle Chantalón, Arnaud Houdmont, Isabelle Janssens en Isabelle Dullaert), "La chaussée à voie centrale banalisée: une réponse intéressante à la sécurité des modes doux?", 2012.

situations routières problématiques. L'administration communale d'Oupeye, en Belgique, a ainsi annoncé récemment qu'elle considère la chaussée à voie centrale banalisée sur une série de routes comme la solution la plus adéquate et la plus réaliste pour renforcer la sécurité des cyclistes.

En 2012, deux projets pilotes ont été menés en Wallonie, à savoir à Walhain et à Tinlot. L'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR, à présent Vias) les a suivis de près et a tiré quelques conclusions importantes.³ Bien que les mesures n'aient pas induit une réduction significative des vitesses pratiquées par les automobilistes, les enregistrements vidéo de l'IBSR ont clairement montré que ces derniers sont plus enclins à maintenir une distance de sécurité entre les vélos et leur véhicule. Grâce à ces bandes cyclables, les cyclistes se sentaient plus respectés et se voyaient accorder une plus grande attention de la part des automobilistes.

Le rapport de l'IBSR a formulé quelques recommandations limpides concernant les conditions idéales pour l'aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée.

Premièrement, la densité du trafic doit être suffisamment faible, celle-ci étant fixée très prudemment dans un premier temps à 1500 véhicules/jour. Cette limite pourrait être repoussée progressivement jusqu'au doublement de la densité, lorsque la mesure deviendra courante pour chaque usager.

Une deuxième condition est une vitesse suffisamment faible. Aux Pays-Bas, la chaussée à voie centrale banalisée est associée à une limitation de vitesse clairement identifiable de 60 km/h en dehors des agglomérations. Sur ce genre de chaussée, l'IBSR recommande pour sa part une vitesse maximale de 70 km/h afin de garantir la sécurité des usagers faibles. Dans les régions où cette limitation n'équivaut pas à la limite de vitesse habituelle en dehors des agglomérations, l'imposition d'une vitesse maximale de 70 km/h sur les tronçons aménagés en chaussée à voie centrale banalisée est une nécessité. Il faut éviter ce type d'aménagement sur les tronçons où la vitesse maximale de 90 km/h resterait maintenue.

Troisièmement, il se recommande de tenir largement compte de la largeur de la chaussée dans la décision de prévoir ou non un aménagement de la voirie en chaussée à voie centrale banalisée. Ce type d'aménagement n'a en effet aucun sens en cas de largeur inférieure à cinq mètres. Lorsque la largeur est supérieure à 7,5 m, il se

een aantal suboptimale verkeerssituaties. Zo gaf bijvoorbeeld het gemeentebestuur van het Belgische Oupeye recent te kennen dat zij de rijbaan met middenverkeer op een aantal wegen als de beste en meest haalbare oplossing ziet om de veiligheid van fietsers te verbeteren.

In Wallonië liepen in 2012 twee proefprojecten, namelijk in Walhain en in Tinlot. Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV, nu Vias) volgde deze proefprojecten van nabij op en trok enkele belangrijke conclusies.³ Hoewel de maatregelen geen significante daling van de door automobilisten aangehouden snelheden opleverden, toonden de video-opnames van het BIVV duidelijk aan dat automobilisten meer geneigd zijn een veilige afstand tussen de fietsen en het voertuig aan te houden. Via deze fietsstroken voelden fietsers zich beter gerespecteerd en kregen meer aandacht van automobilisten.

Het rapport van het BIVV gaf enkele heldere aanbevelingen met betrekking tot de ideale voorwaarden voor de inrichting van een rijbaan met middenverkeer.

Ten eerste voldoende lage verkeersdichtheden, met als eerste stap een zeer voorzichtige limiet van 1 500 voertuigen per dag. Deze limiet zou geleidelijk kunnen worden opgeschroefd naar de verdubbeling van deze dichtheid, wanneer deze maatregel voldoende bekendheid heeft verworven bij de weggebruikers.

Ten tweede een voldoende lage snelheid. In Nederland komt de rijbaan met middenverkeer overeen met een duidelijk identificeerbare snelheidsbeperking van 60 km/u buiten de bebouwde kom. De BIVV raadt een maximum van 70 km/u aan om de veiligheid van zwakke weggebruikers bij een rijbaan met middenverkeer te garanderen. In de gewesten waar dit niet de gangbare maximumsnelheid buiten de bebouwde kom is, is de instelling van een maximumsnelheid van 70 km/u op de trajecten met een rijbaan met middenverkeer een noodzakelijke maatregel. Het moet worden vermeden om deze in te voeren op trajecten waar 90 km/u gehandhaafd blijft als maximumsnelheid.

Ten derde is het aangeraden de breedte van de rijbaan een belangrijke rol te laten spelen bij het al dan niet instellen van een rijbaan met middenverkeer. Zo is deze niet zinvol bij rijbanen met een breedte van minder dan 5 meter. Wanneer de weg breder is dan 7,5 meter, is het daarentegen aanbevolen werk te maken van

³ Voir par exemple: Pierre Houalet et Pierrick Regnault, "Évaluation d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée. Saintes - Les Gonds, passage de la Véloroute 92.", 2019. Pour avoir un aperçu d'une série de cas locaux, voir: Thomas Jouannot, "Mieux comprendre la chaussée à voie centrale banalisée", 2018.

³ Zie bijvoorbeeld: Pierre Houalet en Pierrick Regnault, "Évaluation d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée. Saintes - Les Gonds, passage de la Véloroute 92.", 2019. Voor een overzicht van een aantal lokale casussen, zie: Thomas Jouannot, "Mieux comprendre la chaussée à voie centrale banalisée", 2018.

recommande en revanche d'opter pour une véritable piste cyclable. À l'intérieur de ces limites, il est fortement recommandé de suivre les directives suivantes, qui correspondent aux normes appliquées aux Pays-Bas:

- de chaque côté de la bande de voie centrale banalisée, les bandes cyclables ont une largeur équivalant à un quart de la largeur de la chaussée, avec un minimum de 1,25 m;

- la bande de voie centrale banalisée couvre la moitié de la largeur de la chaussée, avec un maximum de 3,5 m.

Quatrièmement, il faut veiller, du point de vue de la sécurité routière, à ce que la visibilité réciproque des usagers soit garantie. Idéalement, un tel aménagement devrait donc être limité aux tronçons ne comportant ni virages serrés ni crêtes.

Cinquièmement, le marquage des bandes cyclables doit être clairement identifiable. Il est essentiel que ce marquage ne puisse être confondu avec celui des pistes cyclables, compte tenu du caractère très différent de ces aménagements. La circulation de véhicules motorisés est en effet interdite sur les pistes cyclables. Aux Pays-Bas, les lignes qui délimitent ces dernières sont continues, indiquant ainsi clairement qu'elles ne peuvent être franchies par les véhicules motorisés. En revanche, les lignes qui délimitent les bandes cyclables sur une chaussée à voie centrale banalisée sont discontinues, ce qui indique qu'elles peuvent, si nécessaires, être franchies. C'est une distinction claire et logique, si bien qu'il serait judicieux et pertinent d'appliquer une mesure comparable en Belgique.

La plupart des recommandations précédentes formulées par Vias relevant des compétences des pouvoirs régionaux et locaux, nous ne pouvons que souligner, dans la présente proposition, que pour l'utilisation sûre et optimale des bandes cyclables sur une chaussée à voie centrale banalisée telle que la présente proposition de loi vise à l'aménager, il convient à chaque fois de tenir compte de ces recommandations.

Dès lors que la modification du marquage de la piste cyclable aurait un impact considérable et pourrait entraîner une longue période de confusion pour les différents usagers de la route, la présente proposition de loi opte pour la solution de "second choix", à savoir le marquage au sol des bandes cyclables, dont il s'est avéré, lors des expériences menées à Walhain et Tinlot, qu'il était efficace et intuitivement clair. Le marquage d'une piste cyclable consiste alors en deux lignes blanches discontinues parallèles, les bandes cyclables sur une chaussée à voie centrale banalisée étant délimitées par une seule ligne blanche discontinue, qui par sa fréquence, sa longueur et

een volwaardig fietspad. Binnen dit kader is het sterk aanbevolen de volgend richtlijnen te hanteren, die overeenkomen met de in Nederland gehanteerde normen:

- aan beide kanten van de rijbaan beslaan de fietsstroken telkens een kwart van de breedte van de rijbaan en hebben elk een minimale afmeting van 1,25 meter;

- de centrale rijstrook beslaat de helft van de rijbaan en heeft een maximale breedte van 3,5 meter.

Ten vierde behoort uit het oogpunt van verkeersveiligheid de wederzijdse zichtbaarheid van gebruikers te worden gewaarborgd, waardoor de reikwijdte van deze maatregel idealiter beperkt wordt tot trajecten zonder scherpe bochten of heuveltoppen.

Ten vijfde behoren de markeringen van de fietsstroken duidelijk herkenbaar te zijn. Het is vanwege het sterk verschillende karakter essentieel dat deze niet kunnen verward worden met die van een fietspad. Op deze laatste mogen gemotoriseerde voertuigen immers niet circuleren. In Nederland zijn de lijnen die fietspad aangeven doorlopend en geven als dusdanig duidelijk aan dat deze niet door voertuigen overschreden mogen worden. De lijnen voor de fietsstroken voor een rijbaan met middenverkeer zijn onderbroken en geven als dusdanig de mogelijkheid aan deze indien noodzakelijk te overschrijden. Dit is een duidelijk en logisch onderscheid, waardoor een vergelijkbare toepassing in België verstandig en relevant zou zijn.

Gezien de meeste van voorgaande Vias-aanbevelingen bevoegdheden zijn van de gewestelijke en lokale besturen, kan in deze toelichting slechts benadrukt worden dat voor het veilige en optimale gebruik van fietsstroken voor een rijbaan met middenverkeer zoals die met dit wetsvoorstel wordt mogelijk gemaakt, telkens met deze aanbevelingen rekening gehouden behoort te worden.

Doordat de wijziging van de fietspadmarkering een grote impact en mogelijk een lange periode van verwarring zou veroorzaken bij de verschillende weggebruikers, wordt in dit voorstel geopteerd voor de "second best", met name de invoering van de wegmarkering voor fietsstroken die bij de experimenten in Walhain en Tinlot reeds succesvol en intuïtief duidelijk bleken te zijn. De markering van een fietspad bestaat dan uit twee parallelle onderbroken witte lijnen, de fietsstroken bij een rijbaan met middenverkeer uit één onderbroken witte lijn die qua frequentie, lengte en breedte duidelijk verschilt van deze van de fietspadmarkeringen. Waar bij

sa largeur se distingue clairement du marquage de la piste cyclable. Alors que, dans le cas d'une piste cyclable, les lignes ont idéalement une largeur de 15 centimètres, les lignes et les espaces ayant à chaque fois une longueur de quelque 125 centimètres, pour la bande cyclable, la présente proposition de loi prévoit une largeur de 10 centimètres, des espaces de 200 centimètres et des lignes blanches de 100 centimètres.

Voir l'exemple ci-dessous:



Sarah SCHLITZ (Ecolo-Groen)
 Kim BUYST (Ecolo-Groen)
 Cécile THIBAUT (Ecolo-Groen)
 Evita WILLAERT (Ecolo-Groen)
 Séverine de LAVELEYE (Ecolo-Groen)
 Stefaan VAN HECKE (Ecolo-Groen)
 Albert VICAIRES (Ecolo-Groen)
 Simon MOUTQUIN (Ecolo-Groen)
 Barbara CREEMERS (Ecolo-Groen)
 Laurence HENNUY (Ecolo-Groen)

een fietspad de lijnen idealiter een breedte hebben van 15 centimeter, en onderbrekingen en witte lijnen telkens een gelijke lengte hebben van ongeveer 125 centimeter, wordt in dit voorstel voor de fietsstrook uitgegaan van een breedte van 10 centimeter, onderbrekingen van 200 centimeter en witte lijnen van 100 centimeter.

Zie bijvoorbeeld:



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

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'article 2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, modifié en dernier lieu par la loi du 13 avril 2019, est complété par un 2.70 rédigé comme suit:

"2.70. "chaussée à voie centrale banalisée": une chaussée dépourvue de bande de circulation et comportant de chaque côté une ligne blanche discontinue tracée à une distance comprise entre 1,25 et 2 mètres du bord réel de la chaussée afin de signaler la bande cyclable, et dont le commencement est indiqué par le signal F 121 et dont la fin est indiquée par le signal F 122."

Art. 3

Dans l'article 9 du même arrêté royal, modifié en dernier lieu par la loi du 13 avril 2019, il est inséré un 9.3.3 rédigé comme suit:

"9.3.3. Une dérogation à l'obligation de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée, telle que prévue au 9.3.1, s'applique aux conducteurs qui se trouvent sur une chaussée à voie centrale banalisée et qui ne font pas partie des catégories suivantes: les cyclistes, les conducteurs de cyclomoteur à deux roues classe A, les conducteurs de speed pedelecs et les conducteurs de tricycle et quadricycle sans moteur dont la largeur, chargement compris, est inférieure à 1 mètre.

Les conducteurs visés à l'alinéa 1^{er} sont soumis à l'obligation de se tenir le plus près possible de la ligne blanche discontinue tracée sur le côté droit de la chaussée, sans toutefois franchir cette ligne par la droite.

Par dérogation à l'alinéa 2, ces mêmes conducteurs peuvent, en cas de croisement et conformément à l'article 15, franchir temporairement la ligne blanche discontinue tracée sur le côté droit de la chaussée, à condition de ne pas mettre en danger les usagers qui se trouvent sur la piste cyclable."

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 13 april 2019, wordt aangevuld met een punt 2.70, luidende:

"2.70. "rijbaan met middenverkeer": een rijbaan zonder rijstroken waarbij aan weerszijden telkens één witte onderbroken streep is aangebracht op 1,25 tot 2 m van de werkelijke rand van de rijbaan om de fietsstrook te signaleren, en waarvan het begin aangeduid is met het verkeersbord F 121 en het einde met het verkeersbord F 122."

Art. 3

In artikel 9 van hetzelfde koninklijk besluit, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 13 april 2019, wordt een punt 9.3.3 ingevoegd, luidende:

"9.3.3. Een afwijking van de verplichting zo dicht mogelijk bij de rechterrاند van de rijbaan te blijven, bedoeld in 9.3.1, geldt voor bestuurders die zich op een rijbaan met middenverkeer bevinden en niet tot de volgende categorieën behoren: fietsers; bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A; bestuurders van speed pedelecs; bestuurders van drie- en vierwielers zonder motor waarvan de breedte, lading inbegrepen, minder is dan 1 meter.

Voor de bestuurders, bedoeld in het eerste lid, geldt dat zij zo dicht mogelijk bij de witte onderbroken streep gelegen in de rechterhelft van de rijbaan moeten blijven, zonder deze evenwel naar rechts te overschrijden.

In afwijking van het tweede lid, mogen deze bestuurders de witte onderbroken streep aan de rechterkant van de rijbaan tijdelijk overschrijden bij het kruisen zoals bedoeld in artikel 15, op voorwaarde dat zij de weggebruikers die zich daar op de fietsstrook bevinden, niet in gevaar brengen."

Art. 4

Dans l'article 19.2, alinéa 1^{er}, du même arrêté royal, le 2° est complété par ce qui suit: "ou, lorsqu'il se trouve sur une chaussée à voie centrale banalisée, serrer le plus près possible la ligne discontinue de couleur blanche située sur la moitié droite de la chaussée".

Art. 5

L'article 25.1 du même arrêté royal, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 4 avril 2003, est complété par un 15°, rédigé comme suit:

"15° sur la piste cyclable d'une chaussée à voie centrale banalisée".

Art. 6

Dans l'article 43.2, alinéa 1^{er}, du même arrêté royal, modifié par la loi du 13 avril 2019, les mots "En outre, en dehors de l'agglomération, ils doivent se mettre en file à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière" sont remplacés par les mots "En outre, en dehors de l'agglomération, ils doivent se mettre en file à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière, à moins qu'ils se trouvent sur la piste cyclable d'une chaussée à voie centrale banalisée".

Art. 7

Dans l'article 71.2 du même arrêté royal, modifié en dernier lieu par la loi du 13 avril 2019, les signaux suivants sont insérés:

"F121



Début d'une chaussée à voie centrale banalisée

Art. 4

In artikel 19.2, eerste lid, van hetzelfde koninklijk besluit wordt de bepaling onder 2° aangevuld met de woorden: "of, wanneer hij zich op een rijbaan met middenverkeer bevindt, zo dicht mogelijk bij de witte onderbroken streep gelegen in de rechterhelft van de rijbaan".

Art. 5

Artikel 25.1 van hetzelfde koninklijk besluit, laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 4 april 2003, wordt aangevuld met de bepaling onder 15°, luidende:

"15° op de fietsstrook van een rijbaan met middenverkeer".

Art. 6

In artikel 43.2, eerste lid, van hetzelfde koninklijk besluit, gewijzigd bij de wet van 13 april 2019, worden de woorden "Buiten de bebouwde kom moeten zij bovendien achter elkaar rijden bij het naderen van een achteropkomend voertuig" vervangen door de woorden "Buiten de bebouwde kom moeten zij bovendien achter elkaar rijden bij het naderen van een achteropkomend voertuig, tenzij zij zich op de fietsstrook van een rijbaan met middenverkeer bevinden".

Art. 7

In artikel 71.2 van hetzelfde koninklijk besluit, laatstelijk gewijzigd door de wet van 13 april 2019, worden de volgende verkeersborden ingevoegd:

"F121



Begin van een rijbaan met middenverkeer.

F122



Fin d'une chaussée à voie centrale banalisée".

Art. 8

Dans le même arrêté royal il est inséré un article 74*bis*, rédigé comme suit:

"Art. 74*bis*. La partie de la chaussée délimitée par une ligne discontinue de couleur blanche et n'ayant pas une largeur suffisante pour permettre la circulation des véhicules automobiles, constitue une piste cyclable d'une chaussée à voie centrale banalisée."

Art. 9

Le Roi peut abroger, compléter, modifier ou remplacer les dispositions modifiées par les articles 2 à 8.

F122



Einde van een rijbaan met middenverkeer."

Art. 8

In hetzelfde koninklijk besluit wordt een artikel 74*bis* ingevoegd, luidende:

"Art. 74*bis*. Het deel van de rijbaan dat afgebakend is door één onderbroken witte streep en dat niet breed genoeg is voor het autoverkeer, is een fietsstrook van een rijbaan met middenverkeer."

Art. 9

De Koning kan de door artikelen 2 tot 8 gewijzigde bepalingen opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen.

Art. 10

La présente loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

29 octobre 2019

Sarah SCHLITZ (Ecolo-Groen)
Kim BUYST (Ecolo-Groen)
Cécile THIBAUT (Ecolo-Groen)
Evita WILLAERT (Ecolo-Groen)
Séverine de LAVELEYE (Ecolo-Groen)
Stefaan VAN HECKE (Ecolo-Groen)
Albert VICAIRE (Ecolo-Groen)
Simon MOUTQUIN (Ecolo-Groen)
Barbara CREEMERS (Ecolo-Groen)
Laurence HENNUY (Ecolo-Groen)

Art. 10

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de derde maand na die waarin ze is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

29 oktober 2019