

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

9 APRIL 1952.

9 AVRIL 1952.

WETSVOORSTEL

betreffende het herstel en het aanleggen van fietspaden langsheen de Staats- en Provinciebanen en de buurtwegen van groot-verkeer.

PROPOSITION DE LOI

relative à la réfection et à l'établissement de pistes cyclables le long des routes nationales et provinciales ainsi que des chemins vicinaux de grande communication.

TOELICHTING

DEVELOPPEMENTS

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

MESDAMES, MESSIEURS,

Na de jongste wereldoorlog was een van de grote zorgen van de openbare besturen van Staat, Provincie en Gemeenten, het in orde brengen en het uitbreiden van ons wegensnet.

Erbarmelijk was dit gesteld: deels door de beschadiging aangebracht door de militaire operaties, deels ook omdat gedurende de tijd van de bezetting, bij gebrek aan de nodige middelen, zelfs voor het gewoon onderhoud ervan niet werd gezorgd.

Alleen die taak van herstel was reeds omvangrijk genoeg om verschillende jaren een bijzondere inspanning te vragen.

Daarbij kwamen onmiddellijk de eisen door de evolutie in het wegverkeer gesteld, die de bestuurlijke opdrachten zodanig verzwaren dat de grote inspanning die werd gedaan het nog noodzakelijk maken in extramiddelen te voorzien, zoals deze die thans de aandacht gaandhouden van de Wetgevende Kamers, en waarbij de inrichting van een speciaal en tijdelijk wegensfonds wordt voorgegesteld.

Zonder de som van al deze op dit gebied sinds de bevrijding geleverde prestaties in cijfers te kunnen omzetten, mogen wij besluiten dat, voor het herstel van ons wegensnet, werkelijk een zeer ernstige inspanning werd gedaan en dit zo goed op het nationale als op het provinciale en gemeentelijke plan.

Er is nochtans in gans dat verdienstelijk werk één grote leemte.

De nodige oplossing werd niet gegeven aan het vraagstuk van de fietspaden, die daarbij in de nabije toekomst door het gemeenschappelijk gebruik ervan door fietsers en bromfietzers van nog groter belang zullen worden.

Après la dernière guerre mondiale, les administrations publiques de l'Etat, des provinces et des communes ont attaché une grande importance à la remise en état ainsi qu'à l'extension de notre réseau routier.

Celui-ci se trouvait dans un état déplorable, d'une part, à cause des détériorations provoquées par les opérations militaires, et, d'autre part, parce que, pendant l'occupation, l'entretien même ordinaire de celui-ci n'avait pu être assuré à défaut des moyens nécessaires.

Le travail de réfection, à lui seul, était d'une ampleur suffisante pour exiger un effort particulier pendant de nombreuses années.

A cela il convient d'ajouter immédiatement les exigences répondant à l'évolution de la circulation routière, qui alourdissent tellement la tâche administrative que, malgré l'effort considérable accompli, il s'avère encore nécessaire de recourir à des moyens extraordinaires, tels que ceux qui retiennent actuellement l'attention des Chambres Législatives et qui prévoient la création d'un fonds spécial et temporaire des routes.

Bien qu'il ne nous soit pas possible de donner un aperçu chiffré de toutes les prestations effectuées dans ce domaine depuis la libération, il nous est permis de conclure qu'un effort réellement considérable a été fait, tant sur le plan national que sur les plans provincial et communal.

L'ensemble de ce travail méritoire présente cependant une grande lacune.

La solution indispensable n'a pas été donnée au problème des pistes cyclables qui, à l'avenir, auront une importance plus grande encore par suite de leur utilisation à la fois par les cyclistes et par les usagers de vélomoteurs.

Moeilijkheden die bij deze uitvoering werden ontmoet en de spijtige gevolgen voor de fietsers.

Naast de financiële problemen die de mogelijkheden bij dergelijke opdrachten sterk conditionneren, bepaalden verschillende factoren de wijze zelf van dit herstel.

Zo was het nodig sommige banen zeer spoedig te herstellen, waardoor te veel aandacht besteed werd aan de onmiddellijke oplossing en niet genoeg aan de eisen die het wegverkeer in de toekomst zou stellen.

Zo was meestal de bedding van de bestaande baan te smal en, om te ontsnappen aan de proceduremoeilijkheden of aan gewone vertragingen, werd dan, ten koste van de fietspaden, de maximum beschikbare breedte voor de rijweg ingenomen.

Aldus werden, langsheen meerdere hoofdbanen, om niet te spreken van de ondergeschikte, de fietspaden gewoonweg opgeofferd. Alleen werd een met een rood of wit gekalkte stippellijn een band van de rijweg zelf voor het gebruik der fietsers aangewezen.

In plaats van de fietspaden te herstellen, onafhankelijk langsheen de baan, liet men gewoonweg de gebrekkige toestand van vóór de oorlog voortbestaan. Erger nog, het bleek alras een illusie, het afgeschafte rijwielpad op de rijweg gepast te kunnen aanbrengen.

Daar het niet aangewezen blijkt de rijweg eveneens door de fietsers te laten gebruiken, wordt thans, wegens het steeds groter wordend ongemak, ja zelfs wegens de toenemende gevaren veroorzaakt door de immer opgedreven snelheid van de motorrijtuigen en niet minder door de densiteit van het verkeer, dringend uitgezien naar 'n andere oplossing. Het is dan ook niet te verwonderen, dat langs alle zijden, stemmen opgaan tot het nemen van spoedige maatregelen voor 'n veilig fietsverkeer.

Zelfs door onze nationale sociale organisaties werd hieromtrent met nadruk gewezen op de onrust die bestendig de fietsers bevangt, en de vele toenemende gevaren, waaraan zij zijn blootgesteld, die, zoals vele arbeiders, dagelijks belangrijke verplaatsingen per fiets naar hun werk hebben te ondernemen.

Om tot een werkelijk aangepast net van fietspaden in ons land te komen, stellen wij dan ook een dubbele maatregel voor :

I. — Wat de toekomst betreft, en nl. voor de werken die, na het in voege treden van deze wet, worden in aanbesteding gesteld.

a) de maatregelen die we hier in 't vooruitzicht stellen willen de tekortkomingen van het verleden voorkomen. Zo goed voor de Provinciebanen en Buurtwegen van groot verkeer als voor de Staatsbanen, dient een volledig rooiplan voorgesteld, waardoor een onafhankelijk, langs de baan aangelegde fietsbaan, wordt ontworpen. Deze roo lijnen dienen voldoende plaats te voorzien om aangepaste, zoveel mogelijk ontdebeldde fietspaden te kunnen aanleggen, daarbij zoekend naar de grootst mogelijke continuïteit van deze paden;

b) de uitvoering van het ontworpen werk moet tegelijkertijd gebeuren, zo goed voor het fietspad als de rijweg. Alleen in de bebouwde kommen of in geval van overmacht, 't zij zware onteigeningen, uitzonderlijk moeilijke uitvoeringsmoeilijkheden, zou van een bepaald gedeelte slechts voorlopig kunnen worden afgezien.

De Staat dient zelf het voorbeeld te geven, terwijl de andere besturen gemakkelijk tot deze oplossing zullen worden gebracht door de Staatstoelagen te weigeren indien het ontworpen werk aan bovenstaande vereisten niet zou voldoen.

Dezelfde toelagen als deze die gegeven worden voor het

Difficultés rencontrées dans l'exécution et conséquences regrettables en résultant pour les cyclistes.

Outre les problèmes financiers qui affectent sensiblement les possibilités d'exécution de tâches semblables, divers facteurs ont déterminé le processus de cette réfection.

C'est ainsi qu'il a fallu réfectionner d'urgence certaines routes, de sorte qu'il a été accordé trop d'attention à la solution immédiate sans se soucier suffisamment des exigences de la circulation routière de l'avenir.

Le lit des routes existantes étant généralement trop étroit et afin d'échapper aux difficultés de procédure ainsi qu'aux retards habituels, on a occupé, au détriment des pistes cyclables, le maximum de la largeur de route disponible.

Le long de nombreuses routes principales, pour ne pas parler des routes secondaires, les pistes cyclables ont été purement et simplement sacrifiées. Seule une ligne pointillée, rouge ou blanche, peinte à la chaux, réserve à l'usage des cyclistes une bande de la route même.

Au lieu de procéder à la réfection de pistes cyclables distinctes, parallèles à la route, on a laissé subsister la situation malheureuse d'avant la guerre. De plus, l'espoir d'aménager de façon adéquate la piste cyclable sur la route s'est avéré illusoire.

Comme il ne paraît pas indiqué de permettre aux cyclistes d'utiliser également la route, l'on est actuellement à la recherche d'une solution urgente, justifiée par les difficultés croissantes et même des dangers toujours plus grands, dus à la vitesse toujours accrue des véhicules à moteur et aussi à la densité de la circulation. Rien d'étonnant, dès lors, de voir s'élever de toutes parts des voix pour réclamer d'urgence des mesures pour assurer la sécurité des cyclistes.

Même nos organisations sociales nationales ont souligné l'inquiétude constante des cyclistes et les dangers toujours croissants auxquels sont exposés ceux qui doivent parcourir journellement de longues distances à bicyclette pour se rendre au travail, comme le font journellement de nombreux ouvriers.

Pour doter notre pays d'un réseau cyclable vraiment adéquat, nous proposons dès lors une mesure présentant deux aspects :

I. — Pour ce qui regarde l'avenir, et notamment pour les travaux mis en adjudication après l'entrée en vigueur de la présente loi.

a) les mesures que nous préconisons tendent à prévenir la répétition d'erreurs passées. Tant pour les routes provinciales et vicinales de grande circulation que pour les routes nationales, il convient de proposer un plan d'alignement complet, comportant un projet de piste cyclable indépendante le long de la route. Ces tracés d'alignement doivent prévoir une place suffisante pour pouvoir aménager des pistes cyclables adéquates, autant que possible dédoublées, tout en recherchant le plus possible la continuité de ces pistes;

b) l'exécution du travail projeté doit se faire simultanément pour la piste cyclable et pour la chaussée. Ce ne serait que dans des agglomérations ou, en cas de force majeure, en raison d'expropriations onéreuses ou de difficultés techniques exceptionnelles, qu'il pourrait être envisagé d'y renoncer partiellement et provisoirement.

L'Etat doit donner lui-même l'exemple, tandis que les autres administrations seraient aisément amenées à adopter cette solution en se voyant refuser les subsides de l'Etat lorsque le travail projeté ne remplit pas les conditions ci-dessus indiquées.

Il convient d'accorder les mêmes subsides que ceux desti-

werk dienen te worden verleend voor de onteigeningen, die noodzakelijk zijn voor het aanleggen van het ontworpen fietspad.

II. — Voor de werken die vroeger in aanbesteding werden gesteld of reeds werden uitgevoerd.

Hier is het nodig, om aan het bestaande tekort een dringende oplossing te brengen, dat door de wetgever de nodige voorwaarden zouden worden geschapen, die alle belanghebbende besturen zullen aansporen zonder uitstel de gewenste oplossing aan het vraagstuk te geven :

a) voor de Staatswerken zou jaarlijks 1/20^e van het wegfonds worden besteed voor het opnieuw aanleggen van de verdwenen fietspaden en het herstel van andere;

b) voor de provinciale banen en buurtwegen van groot verkeer, zou een toelage van 80 % voor het aanleggen van de fietspaden uitzonderlijk worden voorzien, op voorwaarde echter dat door deze besturen :

1) binnen 3 jaar een algemeen rooiplan zou worden opgesteld en aan het Departement van Openbare Werken zou worden overgemaakt;

2) binnen 5 jaar een ontwerp bij het Departement zou worden ingediend.

Dezelfde toelagen dienen te worden voorzien wanneer, bij het verbreden en verbeteren van deze bestaande paden, een inspanning wordt gedaan om de hierboven gewenste fietspaden aan te leggen.

Wanneer deze dubbele maatregel morgen kracht van wet zal hebben gekregen, dan zijn wij overtuigd dat binnen weinige tijd het probleem van de « vergeten fietser » een oplossing zal hebben gekregen, en dat daardoor ook tot de veiligheid van het wegverkeer, sterk zal zijn bijgedragen.

nés au travail, aux expropriations rendues nécessaires pour l'établissement de la piste cyclable projetée.

II. — Pour les travaux déjà mis en adjudication ou déjà exécutés.

A cet égard, pour remédier d'urgence aux lacunes actuelles, il est nécessaire que le législateur crée les conditions qui s'imposent pour amener les administrations intéressées à donner, sans plus tarder, au problème la solution souhaitable :

a) pour les travaux de l'Etat, 1/20 du fonds des routes serait annuellement consacré au réaménagement des pistes cyclables disparues et à la réfection d'autres pistes;

b) pour les routes provinciales et les chemins vicinaux de grande communication, il serait exceptionnellement prévu un subside de 80 % pour l'établissement des pistes cyclables, à la condition toutefois, pour les administrations en cause :

1) de dresser dans les 3 ans un plan général d'alignement et de le transmettre au Département des Travaux publics;

2) de soumettre dans les 5 ans un projet au Département.

Il y a lieu d'accorder les mêmes subsides lorsque, à l'occasion de l'élargissement et de l'amélioration de pistes existantes, il est fait un effort pour établir les pistes cyclables dans le sens préconisé.

Nous sommes persuadé que lorsque cette double mesure aura acquis force de loi, il ne faudra que peu de temps pour résoudre le problème du cycliste oublié, ce qui contribuera, dans une large mesure, à la sécurité de la circulation routière.

C. VERBAANDERD.

WETSVORSTEL

Eerste artikel.

Deze wet beoogt het aanleggen van fietspaden langsheen, zowel de Rijkswegen en provinciebanen, als de buurtwegen van groot verkeer. Zij wil komen tot de inrichting van een algemeen net van degelijke fietspaden.

Art. 2.

De fietspaden dienen zoveel mogelijk in beide richtingen aangelegd, in dezelfde of gelijkwaardige verharding, naast en onafhankelijk van de rijweg, met een maximum continuïteit.

Art. 3.

Voor de wegen waarvan de rijweg nog moet verbeterd worden zal vóór dat tot de uitvoering van deze verbetering wordt overgegaan een algemeen rooiplan worden opgesteld, waarbij de aanleg van het fietspad op gans de lengte van de baan voorzien wordt.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

La présente loi a pour objet l'établissement de pistes cyclables, tant le long des routes nationales et provinciales que le long des chemins vicinaux de grande communication. Elle vise à établir un réseau général de pistes cyclables convenables.

Art. 2.

Les pistes cyclables doivent autant que possible être à double sens, pourvues d'un revêtement identique ou analogue à celui de la chaussée, être contiguës à et indépendantes de la chaussée, et présenter un maximum de continuité.

Art. 3.

Pour les routes dont il convient d'améliorer encore la voie carrossable, il sera dressé, avant de passer à l'exécution de cette amélioration, un plan général d'alignement comportant l'établissement de la piste cyclable sur toute la longueur de la route.

De aanleg van het fietspad geschiedt gelijktijdig met de verbetering van de rijweg.

Alleen in gebouwde kommen of in géval van te zware onteigeningen, te grote technische moeilijkheden, kan voorlopig van de gedeeltelijke uitvoering van het fietspad worden afgezien.

Art. 4.

Voor de nieuwe ontwerpen van provinciebanen en buurtwegen van groot verkeer worden dezelfde toelagen voor het aanleggen van het fietspad als voor het verbeteren van de rijweg toegekend. Dezelfde regel is van toepassing voor de onteigeningen welke voor de uitvoering der werken noodzakelijk zijn. De toelagen kunnen echter maar eerst dan aan het opdrachtgevend bestuur uitbetaald worden, van zodra het fietspad is aangelegd.

Art. 5.

Voor de in artikel 4 vermelde banen en buurtwegen waarvan de verbetering of de herstelling van de rijweg, hetzij sinds 1 Januari 1945 werd uitgevoerd, hetzij vóór het van kracht worden van deze wet in aanbesteding gesteld, wordt een toelage van 80 % toegekend voor het uitvoeren van de bijkomende werken tot aanleg van het rijwielpad en op de kosten der daartoe nodige onteigeningen, op voorwaarde echter dat vanaf het van kracht worden van deze wet :

1) binnen de 3 jaar een algemeen rooiplan wordt opgesteld en aan het Departement van Openbare Werken wordt overgemaakt;

2) binnen de 5 jaar het ontwerp tot aanleggen van het fietspad bij voormeld Departement wordt ingediend.

Art. 6.

Voor de Staatswerken wordt jaarlijks 1/20^e van de voor het jaar beschikbare gestelde gelden van het Tijdelijk Wegenfonds voorafgenomen voor het aanleggen en voor het herstellen van de fietspaden.

Art. 7.

Deze wet wordt van kracht de tiende dag nadat ze in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

8 April 1952.

L'établissement de la piste cyclable se fera en même temps que l'amélioration de la voie carrossable.

Uniquement dans les agglomérations ou en cas d'expropriations trop onéreuses ou de trop grandes difficultés techniques, il pourra provisoirement être sursis à l'exécution partielle de la piste cyclable.

Art. 4.

Pour les nouveaux projets de routes provinciales et de chemins vicinaux de grande communication, il est accordé les mêmes subsides pour l'établissement de la piste cyclable que pour l'amélioration de la voie carrossable. La même règle s'applique aux expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux. Dans ce cas, les subsides ne peuvent toutefois être liquidés à l'administration commettante qu'après établissement de la piste cyclable.

Art. 5.

Pour les routes et chemins vicinaux visés à l'article 4, dont l'amélioration ou la réfection de la chaussée a été, soit exécutée depuis le 1^{er} avril 1945, soit mise en adjudication avant l'entrée en vigueur de la présente loi, il est accordé un subside de 80 % pour l'exécution des travaux supplémentaires d'établissement de la piste cyclable et pour le coût des expropriations nécessaires à cette fin, à la condition toutefois qu'à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi :

1) dans les 3 ans, un plan général d'alignement soit dressé et transmis au Département des Travaux publics;

2) dans les 5 ans, le projet d'établissement de la piste cyclable soit soumis au Département précité.

Art. 6.

En ce qui concerne les travaux de l'Etat, il est prélevé annuellement, pour l'établissement et la réfection des pistes cyclables, 1/20 des sommes du Fonds temporaire des Routes rendues disponibles pour l'année.

Art. 7.

La présente loi entre en vigueur dix jours après sa publication au *Moniteur belge*.

8 avril 1952.

C. VERBAANDERD,
A. VANDEN BERGHE,
O. VERBOVEN,
G. GILLÈS de PELICHY,
P. VANDEN BOEYNANTS.