

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

[Handwritten signature]

PROPOSITION
ADMISSION
DATE-DAATUM
30/12/2010
SIGNATURE
M. André Frédéric

*F. Frédéric In
consideration*

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

0 mois 2010

0 maand 2010

PROPOSITION DE LOI

modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière en vue d'instaurer, pour les cyclistes, la possibilité de franchir les feux de signalisation

(déposée par M. André Frédéric et consorts)

WETSVOORSTEL

tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, teneinde de fietsers toe te staan in bepaalde gevallen de verkeerslichten te negeren

(ingediend door de heer André Frédéric c.s.)

RÉSUMÉ

Faisant suite à des expériences réussies aux Pays-Bas et en France, les auteurs souhaitent modifier le Code de la route afin de permettre aux cyclistes de nouvelles manœuvres lors du passage des feux rouges.

SAMENVATTING

Gelet op de geslaagde ervaringen terzake in Nederland en Frankrijk strekt dit wetsvoorstel ertoe het verkeersreglement aan te passen zodat fietsers aan verkeerslichten bepaalde manoeuvres mogen doen.

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	
PP	:	Parti Populaire	
Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	
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 belge)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)
Publications officielles éditées par la Chambre des représentants		Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	
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 Tél.: 02/ 549 81 60 Fax: 02/549 82 74 www.deKamer.be e-mail: publicaties@deKamer.be	

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Le vélo, un moyen de déplacement pratique, rapide et efficace

Aux côtés de ses vertus environnementales, le vélo possède également un côté très pratique dans les déplacements quotidiens. Il est idéal pour réduire la congestion automobile qui envahit nos villes. Il faut avoir à l'esprit que près six déplacements sur dix en milieu urbain sont de moins de 5 kilomètres, soit la distance idéale pour l'utilisation du vélo de façon optimale.¹ De plus, près de 60 % des déplacements automobiles dans Bruxelles sont dus aux Bruxellois eux-mêmes.

Cette approche utilitariste du vélo met en exergue la:

— fiabilité: le vélo permet de maîtriser son temps et ses trajets sans subir les contraintes des horaires fixes des transports en commun ou encore les impondérables de la conduite automobile tels que les embouteillages ou les accidents;

— flexibilité: le vélo c'est où je veux et quand je veux; aucune contrainte d'horaire ni aucune restriction;

— efficacité: le vélo est peut être le seul moyen de transport qui permette systématiquement le porte-à-porte; nul besoin de trouver une place de parking ni de marcher vers l'arrêt de bus le plus proche;

— rapidité: un cycliste roule à une vitesse moyenne de 14 km/h de porte à porte; de nombreuses études le démontrent, en centre-ville ou en proche périphérie, le vélo est très souvent plus rapide que tous les autres moyens de transport, y compris la voiture; en effet, le vélo n'est pas tributaire des embouteillages, des attentes ou encore de la recherche d'un stationnement; en zone urbaine dense, le vélo est le mode de déplacement le plus rapide pour les distances de 300 mètres à 5 kilomètres.

2. Nécessité de renforcer l'attractivité du vélo en améliorant les temps de parcours des cyclistes

Le vélo ayant un potentiel important dans les déplacements quotidiens, il est, de ce fait, important de continuer à améliorer les politiques dans ce domaine afin d'en faire un moyen de transport encore et toujours plus attractif pour le plus grand nombre.

¹ *Rouler à vélo? Les facteurs qui déterminent l'usage du vélo*, Info Flash n°31, Service Public Fédéral Économie, 2 octobre 2002

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. De fiets, een handig, snel en doeltreffend vervoermiddel

De fiets is niet alleen goed voor het milieu, hij is bij uitstek geschikt voor korte dagelijkse verplaatsingen. De fiets is ideaal om de oververzadiging van het verkeer in onze steden te helpen aanpakken. Bijna zes op tien verplaatsingen in de stad bestrijken immers minder dan vijf kilometer, de perfecte afstand voor een optimaal gebruik van de fiets¹. Bovendien zijn bijna 60 % van de mensen die in Brussel met de auto rijden, Brusselaars.

De fiets wordt gezien als een functioneel vervoermiddel, maar is daarnaast ook:

— betrouwbaar: de fietser is meester over zijn tijd en zijn traject, zonder afhankelijk te zijn van de beperkingen van het openbaar vervoer (uurregeling) of van de onvoorspelbaarheid van het autoverkeer (files en ongevallen);

— flexibel: de fiets neem je waar en wanneer je wil, niet gehinderd door enige uurregeling of enige andere beperking;

— efficiënt: de fiets is wellicht het enige vervoermiddel waarmee je van deur tot deur raakt, zonder een parkeerplaats te moeten zoeken of naar de dichtstbijzijnde bushalte te moeten lopen;

— snel: een fietser rijdt gemiddeld 14 km/u, van deur tot deur; talrijke studies tonen aan dat de fiets, zowel in het stadscentrum als in de randgebieden, heel vaak sneller is dan andere vervoermiddelen, inclusief de auto; een fietser hoeft immers niet aan te schuiven in de file, aan een halte te wachten of een parkeerplaats te zoeken; in drukke stadscentra is de fiets het snelste vervoermiddel voor afstanden tussen 300 meter en 5 kilometer.

2. Fietsen nog aantrekkelijker maken door de rijtijden te verkorten

De fiets biedt overduidelijk heel wat mogelijkheden voor korte, dagelijkse verplaatsingen. Daarom moet werk worden gemaakt van een beter fietsbeleid, zodat de fiets voor zo veel mogelijk mensen een steeds aantrekkelijker vervoermiddel wordt en blijft.

¹ *Rouler à vélo? Les facteurs qui déterminent l'usage du vélo*, Info Flash n° 31, SPF Économie, 2 oktober 2002

À l'échelon fédéral, des mesures peuvent être prises au niveau du Code de la route afin de faciliter les déplacements à vélo, et donc de diminuer les temps de parcours des cyclistes.

Il y a quelques années, les sens uniques limités (SUL) ont été introduits dans le Code de la route afin de permettre aux cyclistes d'emprunter une chaussée à sens unique dans le sens contraire de la circulation.

Cette évolution a comme conséquence, d'une part, la création de parcours alternatifs évitant ainsi les axes dangereux et, d'autre part, un gain de temps pour les cyclistes en leur évitant ainsi certains détours inutiles.

Enfin, les SUL ont également eu pour conséquence indirecte une plus grande prise en compte des cyclistes dans le chef de nombreux automobilistes.

S'inscrivant dans la logique de cette modification du Code de la route, les auteurs de la présente proposition de loi modifient la législation relative aux feux lumineux de circulation.

En effet, dans les grandes villes telles que Bruxelles, le cycliste est souvent confronté à des feux de circulation, allongeant inutilement son trajet. Des estimations tendent à leur imputer une perte de temps de déplacement de 20 % au moins.²

Au-delà de la question de l'aménagement des infrastructures et de la régulation des feux qui sont des compétences régionale et communale, il est possible d'introduire la possibilité de tourner à droite pour les cyclistes lorsque les feux de circulation sont rouges.

De même, les cyclistes seraient également autorisés à continuer tout droit lorsque les feux de circulation sont rouges, sous certaines conditions relatives à la sécurité du carrefour. Ainsi, le cycliste se verrait autorisé à continuer son chemin dans un carrefour en "T", pour peu qu'il continue droit devant et qu'il ne traverse donc pas un flux de circulation.

Pour ce faire, la présente proposition de loi crée deux panneaux additionnels: M11 et M12, autorisant les cyclistes à franchir les feux de circulation afin, d'une part, de tourner à droite et, d'autre part, de continuer tout droit.

Ces possibilités seraient octroyées nonobstant le fait que les piétons traversant la chaussée ont toujours priorité. Il en va de même, bien sûr, pour les véhicules venant de la gauche.

² Test-Achats, *Pistes cyclables dans les villes belges*, septembre 2006

Op federaal niveau kunnen maatregelen worden genomen om het verkeersreglement aan te passen, zodat fietsen wordt aangemoedigd en de rijtijden voor de fietsers worden verkort.

Enkele jaren geleden werd het beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) in het verkeersreglement opgenomen, waarbij fietsers werd toegestaan een straat met eenrichtingsverkeer in tegenrichting in te rijden.

Die maatregel heeft ertoe geleid dat fietsers over alternatieve routes beschikken om gevaarlijke verkeersassen te vermijden en voorts tijd winnen omdat ze niet altijd nodeloos moeten omrijden.

Indirect heeft het beperkt eenrichtingsverkeer er bovendien toe geleid dat veel autobestuurders meer rekening houden met fietsers.

In de lijn van die wijziging van het verkeersreglement strekt dit wetsvoorstel ertoe de bestaande wetgeving aan te passen op het stuk van de verkeerslichten.

In grote steden zoals Brussel staan fietsers vaak nodeloos stil voor het verkeerslicht, waardoor ze alleen maar langer onderweg zijn. Naar schatting zou het aldus veroorzaakte oponthoud minstens 20 % bedragen².

De aanpassing van de verkeersinfrastructuur en de regelgeving inzake verkeerslichten, waarvoor de gewesten en de gemeenten bevoegd zijn, buiten beschouwing gelaten, kan erin worden voorzien dat fietsers altijd rechts mogen afslaan, ook als het verkeerslicht op rood staat.

Evenzo zouden fietsers in bepaalde gevallen bij een rood verkeerslicht mogen doorrijden, zo bepaalde voorwaarden in verband met de veiligheid op het kruispunt in acht worden genomen. Zo zou de fietser op een T-aansluiting zijn weg mogen vervolgen voor zover hij rechtdoor rijdt en dus geen verkeersstroom dwars.

Dit wetsvoorstel voorziet in dat opzicht in twee nieuwe onderborden, M11 en M12, krachtens welke de fietsers wordt toegestaan rechts af te slaan dan wel rechtdoor te rijden.

Die nieuwe mogelijkheden voor de fietsers nemen niet weg dat overstekende voetgangers altijd voorrang hebben. Dat geldt uiteraard ook voor de voertuigen die van links komen.

² Test-Aankoop, *Fietsroutes in Belgische steden*, september 2006

Ces mesures existent déjà aux Pays-Bas depuis de très nombreuses années et la France vient de les officialiser, après plusieurs mois de phases de test.

En ce qui concerne la question de la sécurité des cyclistes lorsqu'ils tournent à droite, force est de constater que les Pays-Bas ne connaissent pas d'hécatombe de cyclistes. De même, un grand nombre de feux sont quotidiennement grillés par les cyclistes sans provoquer une explosion du nombre d'accidents.

L'expérience de nombreux pays montre que la réduction du sentiment d'insécurité sur les routes amène de nouveaux cyclistes. L'accroissement du nombre de nouveaux cyclistes produit un effet de masse critique réduisant le caractère dangereux du vélo puisque les autres usagers, surtout les automobilistes et les conducteurs de poids lourds, s'attendent beaucoup plus à rencontrer des cyclistes. C'est le cercle vertueux de l'usage du vélo.³

Par exemple, à Copenhague, le nombre de kilomètres effectués à vélo s'est accru de 40 % dans l'hyper-centre en dix ans alors que, dans le même temps, les accidents graves impliquant un cycliste ont diminués de 20 à 25 %.

Parce qu'il cumule fiabilité, flexibilité et efficacité, le vélo s'avère idéal pour permettre d'accroître la mobilité. Il permet d'effectuer une multitude d'activités très variées dans une même chaîne de déplacements. Le vélo permet, par exemple, d'aller travailler, de faire quelques petites courses à midi, d'aller voir des amis et, enfin, de rentrer chez soi.

Parce qu'il améliore l'accessibilité des centres-villes, qu'il est bon pour l'environnement, qu'il est convivial et efficace et parce qu'il diminue l'insécurité routière, toute mesure facilitant l'usage du vélo ne peut être que positive pour la collectivité toute entière.

André FRÉDÉRIC (PS)
Linda MUSIN (PS)
Karine LALIEUX (PS)
Anthony DUFRANE (PS)

³ Par opposition au cercle vicieux. Frédéric Heran (dir.) et Yann Le Martret, *Indicateurs pour des aménagements favorables aux piétons et aux cyclistes*, rapport pour l'ADEME effectué dans le cadre du PREDIT, 2002

In Nederland werden soortgelijke maatregelen jaren geleden al ingevoerd, terwijl Frankrijk ze onlangs, na een testfase van verscheidene maanden, bekrachtigd heeft.

Hoewel vragen zouden kunnen rijzen over de veiligheid van fietsers die voor een rood verkeerslicht rechts zouden mogen afslaan, blijkt die regel in Nederland niet voor een bloedbad onder de fietsers te zorgen. Bovendien rijden elke dag heel wat fietsers door het rood, zonder dat het aantal ongevallen daardoor fors toeneemt.

De ervaring in heel wat landen toont aan dat het aantal fietsers stijgt als het onveiligheidsgevoel in het verkeer afneemt. Door de stijging van het aantal nieuwe fietsers ontstaat een kritieke massa waardoor fietsen minder gevaarlijk wordt; de andere weggebruikers, met name de auto-, bus- en vrachtwagenbestuurders, houden immers veel meer rekening met de mogelijke aanwezigheid van fietsers. Het gebruik van de fiets kan dus een positieve spiraal op gang brengen³.

In Kopenhagen bijvoorbeeld is het aantal fietskilometers in de binnenstad in tien jaar tijd met 40 % gestegen, terwijl het aantal zware ongevallen waarbij fietsers betrokken waren, in diezelfde periode met 20 tot 25 % gedaald is.

Omdat de fiets niet alleen betrouwbaar, maar ook flexibel en efficiënt is, is hij het ideale vervoermiddel om de mobiliteit te helpen verbeteren. Met de fiets is het mogelijk, binnen één en hetzelfde traject, uiteenlopende activiteiten te combineren. De fiets neem je 's morgens naar het werk, 's middags om even te gaan winkelen, na het werk om vrienden op te zoeken en 's avonds om huistoe te rijden.

De fiets maakt het stadscentrum beter toegankelijk, is goed voor het milieu, is gebruiksvriendelijk en doeltreffend, vermindert de onveiligheid in het verkeer; om al die redenen kan elke maatregel die het gebruik van de fiets aanmoedigt, alleen maar de hele gemeenschap ten goede komen.

³ Frédéric Heran (dir.) en Yann Le Martret, *Indicateurs pour des aménagements favorables aux piétons et aux cyclistes*, in het kader van PREDIT opgesteld rapport voor ADEME (Frans agentschap voor milieu- en energiebeheer), 2002

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

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

Art. 2

L'article 61 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant Règlement général sur la police de la circulation routière est complété par le point suivant:

"61.5. Les inscriptions additionnelles suivantes peuvent modifier la portée des feux des signaux du système tricolore en faveur des cyclistes en les complétant par un panneau additionnel du modèle M11 ou M12 prévu à l'article 65.2."

Art. 3

L'article 65.2 du même arrêté est complété par les deux aliéas suivants:

"Le panneau additionnel M11, portant des inscriptions et des symboles en noir sur fond blanc, autorise les bicyclettes à franchir les signaux lumineux tricolores mentionnés à l'article 61 afin de tourner à droite lorsque ceux-ci sont soit rouge soit jaune-orange.

Le panneau additionnel M12, portant des inscriptions et des symboles en noir sur fond blanc, autorise les bicyclettes à franchir les signaux lumineux tricolores mentionnés à l'article 61 afin de continuer tout droit lorsque ceux-ci sont soit rouge soit jaune-orange."

Art. 4

Le Roi est habilité à modifier les dispositions visées aux articles 2 et 3.

18 novembre 2010

André FRÉDÉRIC (PS)
Linda MUSIN (PS)
Karine LALIEUX (PS)
Anthony DUFRANE (PS)

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Artikel 61 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt aangevuld met een punt, luidende:

"61.5. De betekenis van de driekleurige verkeerslichten kan ten behoeve van de fietsers worden gewijzigd door middel van de volgende bijkomende opschriften, vermeld op een onderbord van model M11 of M12 als bedoeld in artikel 65.2".

Art. 3

Artikel 65.2 van hetzelfde koninklijk besluit wordt aangevuld met de volgende twee leden:

"Krachtens onderbord M11, met zwarte opschriften en symbolen op een witte achtergrond, mogen de fietsers de in artikel 61 bedoelde driekleurige verkeerslichten negeren om rechts af te slaan, wanneer het verkeerslicht op rood of oranjegeel staat.

Krachtens onderbord M12, met zwarte opschriften en symbolen op een witte achtergrond, mogen de fietsers de in artikel 61 bedoelde driekleurige verkeerslichten negeren om rechtdoor te rijden, wanneer het verkeerslicht op rood of oranjegeel staat."

Art. 4

De Koning is gemachtigd de in de artikelen 2 en 3 beoogde bepalingen te wijzigen.

18 november 2010