

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

14 juillet 2011

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**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. Ronny BALCAEN

SOMMAIRE	Pages
I. Exposé introductif de l'auteur principal de la proposition de loi	3
II. Discussion de 2009 au sein de la commission fédérale pour la sécurité routière (CFSR).....	3
III. Point de vue du secrétaire d'État à la mobilité, adjoint au premier ministre.....	5
IV. Audition	6
V. Poursuite de la discussion générale.....	13
VI. Discussion des articles.....	14
VII. Note du Service juridique.....	16
VIII. Réouverture de la discussion	17
IX. Vote sur l'ensemble.....	19

Documents précédents:

Doc 53 **1004/ (2010/2011):**

- 001: Proposition de loi de M. Frédéric et consorts.
002: Erratum.
003: Addendum.
004 et 005: Amendements.

Voir aussi:

- 007: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

14 juli 2011

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**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Ronny BALCAEN**

INHOUD	Blz.
I. Inleidende uiteenzetting van de hoofdindieners van het wetsvoorstel	3
II. Discussie van 2009 in de schoot van de federale commissie voor verkeersveiligheid (FCVV).....	3
III. Standpunt van de staatssecretaris voor mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister	5
IV. Hoorzitting.....	6
V. Voortzetting algemene bespreking	13
VI. Artikelsgewijze bespreking	14
VII. Nota van de Juridische Dienst	16
VIII. Heropening van de bespreking.....	17
IX. Stemming over het geheel.....	19

Voorgaande documenten:

Doc 53 **1004/ (2010/2011):**

- 001: Wetsvoorstel van de heer Frédéric c.s.
002: Erratum.
003: Addendum.
004 et 005: Amendementen.

Zie ook:

- 007: 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, Katrin 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	:	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>	
PS	:	<i>Parti Socialiste</i>	
MR	:	<i>Mouvement Réformateur</i>	
CD&V	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>	
sp.a	:	<i>socialistische partij anders</i>	
Ecolo-Groen!	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>	
Open Vld	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>	
VB	:	<i>Vlaams Belang</i>	
cdH	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>	
LDD	:	<i>Lijst Dedecker</i>	
INDEP-ONAFH	:	<i>Indépendant - Onafhankelijk</i>	
<i>Abréviations 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>
<i>Commandes:</i> 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	<i>Bestellingen:</i> 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 mai, 24 mai, 22 juin, 5, 12 et 14 juillet 2011.

Par lettre du 25 mai 2011, l'avis des Régions a été sollicité conformément à l'article 97,1 du Règlement de la Chambre. Lors du vote sur l'ensemble, aucun avis n'avait été reçu.

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

M. Anthony Dufrane (PS) renvoie aux développements (Doc 53 1004/001, pp. 3-5). Il ajoute que la Commission fédérale pour la Sécurité routière est favorable à la proposition.

II. — DISCUSSION DE 2009 AU SEIN DE LA COMMISSION FÉDÉRALE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (CFSR)

Le procès-verbal (point 17) de la Commission fédérale pour la Sécurité routière (CFSR) du 4 décembre 2009 précise ce qui suit à ce sujet:

“Cyclistes qui tournent à droite au feu rouge (par un feu de signalisation)”

Introduction par Karel Hofman (SPF Mobilité et Transports): tourner à droite au rouge pour les cyclistes sera autorisé sur la base d'un feu orange pour cyclistes qui est ajouté aux feux de signalisation tricolores.

REMARQUES

Greta Remy (Département Mobilité et Travaux publics de l'Autorité flamande) fait remarquer que l'article 75.1.7° ne stipule pas clairement qu'il s'agit de cyclistes tournant à droite; les cyclistes qui continuent tout droit pourraient par conséquent franchir le feu aussi.

Karel Van Coillie (Touring) souligne la nécessité de mentionner que les cyclistes qui tournent à droite doivent céder le passage aux autres usagers de la route.

Bernard Dehaye (GRACQ) demande que les possibilités d'application du feu orange pour cyclistes soient encore élargies. Ainsi, un feu rouge qui organise un trafic alterné en sens unique local et temporaire pour des travaux de voirie doit pouvoir être franchi par les cyclistes (cette situation est comparable à un sens unique limité). Il est normal que la prudence soit de rigueur mais la configuration de la route est importante.

DAMES EN HEREN,

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

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

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HOOFDINDIENER VAN HET WETSVOORSTEL

De heer Anthony Dufrane (PS) verwijst naar zijn toelichting (Doc 53 1004001, pp. 3-5). Hij voegt eraan toe dat de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid positief staat tegenover dit voorstel.

II. — DISCUSSIE VAN 2009 IN DE SCHOOT VAN DE FEDERALE COMMISSIE VOOR VERKEERSVEILIGHEID (FCVV)

Het proces-verbaal (punt 17) van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid (FCVV) van 4 december 2009 vermeldt hierover het volgende:

“Fietsers rechtsaf bij rood licht (via verkeerslicht)”

Inleiding door Karel Hofman (FOD Mobiliteit en Vervoer): rechtsaf door rood voor fietsers zal toegelaten worden op basis van een oranje fietslicht dat aan het driekleurige verkeerslicht toegevoegd wordt.

OPMERKINGEN

Greta Remy (Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid) merkt op dat artikel 75.1.7° niet duidelijk stelt dat het om rechtsafslaanende fietsers gaat; rechtdoorrijdende fietsers zouden bijgevolg ook door mogen rijden.

Karel Van Coillie (Touring) wijst op de noodzaak om te vermelden dat rechtsafslaanende fietsers voorrang moeten geven aan de andere weggebruikers.

Bernard Dehaye (GRACQ) vraagt dat de toepassingsmogelijkheden van het oranje fietslicht nog zouden uitgebreid worden. Zo moet een rood licht dat lokaal en tijdelijk altemnerend eenrichtingsverkeer organiseert bij wegenwerken, kunnen voorbijgereden worden door fietsers (deze situatie is te vergelijken met beperkt eenrichtingsverkeer). Het is normaal dat voorzichtigheid geëist wordt, maar de wegvormgeving is belangrijk.

Jacques Dekoster (Ligue des familles) admet qu'il y a des feux rouges souvent longs en cas de chantiers et il est dès lors indiqué de permettre aux cyclistes de franchir quand même le feu rouge.

Geert Popelier (VTB-VAB) se demande si ce principe de "tourner à droite au rouge" est bien raisonnable. Ne vaut-il pas mieux qu'un cycliste descende de vélo au rouge, tourne à droite à pied pour ensuite remonter sur son vélo?

Si tourner à droite au rouge était si sûr, cette règle pourrait également s'appliquer à tous les véhicules.

Greta Remy se demande si cette question ne peut pas être réglée plus simplement par une flèche verte supplémentaire pour le trafic qui tourne à droite.

Marc Vansnick (cellule stratégique du secrétaire d'État à la Mobilité) n'est pas favorable au principe "tourner à droite au rouge". La valeur du feu rouge est absolue; y déroger n'est pas sûr. Seuls quelques pays appliquent ce principe.

Bernard Dehaye trouve que "tourner à droite au rouge" est une mesure importante pour favoriser la pratique du vélo. Tourner à droite ne nécessite de couper aucun flux de circulation, le mouvement ne peut par conséquent pas être dangereux. Les cyclistes avec un enfant sur un siège veulent pouvoir toujours rester en mouvement.

Marc Vansnick

À Bruxelles, nombreux sont les cyclistes qui brûlent le feu rouge. La valeur du feu rouge ne peut être minimisée.

Koen Van Wonterghem (Parents d'Enfants Victimes de la Route) évoque la négation du feu rouge aux carrefours à Bruxelles par ordre de fréquence: d'abord les piétons, ensuite les voitures et enfin les cyclistes. Les cyclistes sont donc quand même plus disciplinés qu'on ne le pense souvent.

Pierre-Jean Bertrand (ministère de la Région de Bruxelles-Capitale) renvoie aux projets-pilotes à Paris, Bordeaux et Strasbourg ainsi qu'au choix politique d'appliquer le principe du STOP en cas de choix dans la politique de circulation.

Karel Van Coillie cite les comptages de Touring qui révèlent que ce sont surtout les cyclistes qui passent au feu rouge."

Jacques Dekoster ("Ligue des familles") beaamt dat bij werven vaak lange roodtijden gelden, zodat het aangewezen is om fietsers toch door dit rode licht te laten rijden.

Geert Popelier ((VTB-VAB) vraagt zich af of dit "rechtsaf door rood"-principe wel verstandig is. Is het niet beter dat een fietser bij rood afstapt en verder naar rechts loopt om vervolgens terug verder te fietsen?

Mocht dit rechtsaf door rood zo veilig zijn, dan zou het ook kunnen toegepast worden voor alle voertuigen.

Greta Remy vraagt zich af of dit niet eenvoudiger kan opgelost worden door een bijkomende groene pijl voor rechts afslaand verkeer.

Marc Vansnick (beleidscel van de staatssecretaris voor Mobiliteit) is geen voorstander van "rechtsaf door rood". De waarde van het rode licht is absoluut; het is niet veilig om hiervan af te wijken. Slechts enkele landen passen dit principe toe.

Bernard Dehaye vindt "rechtsaf door rood" een belangrijke maatregel om het fietsen te promoten. Bij het rechts afslaan wordt geen verkeersstroom gesneden, de beweging kan bijgevolg niet gevaarlijk zijn. Fietsers met een kind op een zitje willen steeds kunnen verder rijden.

Marc Vansnick

In Brussel rijden vele fietsers door het rode licht. De waarde van het rode licht mag niet geminimaliseerd worden.

Koen Van Wonterghem (Ouders van Verongelukte Kinderen) verwijst naar de roodlichtnegatie op kruispunten in Brussel in volgorde van frequentie: eerst voetgangers, ten tweede auto's en ten derde fietsers. Fietsers zijn dus toch meer gedisciplineerd dan vaak gedacht.

Pierre-Jean Bertrand (ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) verwijst naar proefprojecten in Parijs, Bordeaux en Straatsburg, evenals naar de politieke keuze om het STOP-principe toe te passen bij keuzes in het verkeersbeleid.

Karel Van Coillie haalt tellingen aan van Touring die uitwezen dat het vooral fietsers zijn die door het rode licht rijden."

III. — POINT DE VUE DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ, ADJOINT AU PREMIER MINISTRE

Le secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, par la bouche de M. Johan Decuyper, directeur de la cellule stratégique, est opposé à la proposition. On ne doit jamais franchir un feu rouge. La Convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière, qui a été ratifiée par la Belgique, mais qui n'a pas été signée par les Pays-Bas — où elle a été acceptée du fait du principe proposé —, devrait d'ailleurs être modifiée afin de reprendre le principe dans notre législation.

Mme Linda Musin (PS) indique que d'autres pays européens, qui ont également signé la Convention de Vienne, ont néanmoins instauré le principe contenu dans la proposition de loi à l'examen.

Mme Karin Temmerman (sp.a) soutient également la proposition. Différents avis et expériences en France montrent que le principe proposé est applicable. La France n'aurait-elle pas également signé la Convention de Vienne? L'intervenante souligne que dans un environnement urbain, il n'est pas toujours possible d'accroître la fluidité du trafic cycliste grâce à de simples interventions sur les infrastructures.

M. Tanguy Veys (Vlaams Belang) renvoie à une étude de Test-Achat de septembre 2006, dont il ressort que la perte de temps aux feux de signalisation représente un cinquième du temps total de trajet. L'intervenant s'inquiète du développement débridé des panneaux de signalisation. In casu, deux nouveaux panneaux de signalisation — M11 & M12 — seraient introduits. Il préfère des bandes de circulation séparées pour les différents flux de trafic.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) est également favorable au principe. Même aux États-Unis, il est appliqué de façon générale à certains carrefours. On peut comprendre les réticences face à cette innovation. Lors de l'introduction des sens uniques limités, on a aussi dû faire face à certaines réticences. La mise en oeuvre de ses sens uniques limités a montré qu'elles n'étaient pas justifiées. Dans un cas comme dans l'autre, il s'agit bien d'améliorer la place du vélo dans la circulation.

M. Bert Wollants (N-VA) estime que le principe se heurte à la priorité de droite. Il crée une confusion quant à la fonction du feu de signalisation. L'intervenant préfère des interventions sur les infrastructures afin d'améliorer l'image du cycliste dans le trafic et la

III. — STANDPUNT VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT, TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER

De staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, bij monde van de heer Johan Decuyper, directeur van de beleidscel, is gekant tegen het voorstel. Men behoort een stoplicht nooit te negeren. Het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens uit 1968, dat door België werd geratificeerd maar door Nederland — waar het door het voorgestelde principe ingang heeft gevonden — niet werd ondertekend, zou overigens gewijzigd moeten worden om het principe in onze wetgeving te kunnen opnemen.

Mevrouw Linda Musin (PS) stelt dat andere Europese landen, die het Verdrag van Wenen eveneens hebben ondertekend, niettemin het in het voorliggende wetsvoorstel vervatte principe hebben ingevoerd.

Mevrouw Karin Temmerman (sp.a) schaarst zich eveneens achter het voorstel. Verschillende adviezen en de ervaringen in Frankrijk tonen aan dat het voorgestelde principe toepasbaar is. Heeft Frankrijk soms ook niet het Verdrag van Wenen ondertekend? De sprekerster wijst erop dat het in een stedelijke omgeving niet altijd mogelijk de vlotheid van het fietsverkeer te verhogen door louter infrastructurele ingrepen.

De heer Tanguy Veys (VB) verwijst naar een studie van Test-Aankoop uit september 2006 waaruit blijkt dat het oponthoud bij stoplichten één vijfde uitmaakt van de totale reistijd. De spreker is bezorgd om de wildgroei van verkeersborden. In casu zouden twee nieuwe verkeersborden — M11 & M12 — worden ingevoerd. Hij verkiest aparte rijstroken voor de verschillende verkeersstromen.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) is eveneens gewonnen voor het principe. Zelfs in de Verenigde Staten wordt het op sommige kruispunten algemeen toegepast. Men kan de terughoudendheid ten opzichte van deze nieuwigheid begrijpen. Bij het invoeren van de beperkte éénrichtingsstraat was die terughoudendheid er ook al. De praktijk heeft aangetoond dat ze niet terecht was. Zowel in het geval van de beperkte éénrichtingsstraat als in dat van de fietsstraat gaat het erom de plaats van de fiets in het verkeer te verbeteren.

De heer Bert Wollants (N-VA) is van oordeel dat het principe botst met de voorrang van rechts. Het creëert onduidelijkheid over de functie van het stoplicht. De spreker verkiest infrastructurele ingrepen om het imago van de fietser in het verkeer en de vlotheid van

fluidité du trafic cycliste. On peut y réserver une place dans le vade-mecum des aménagements cyclistes, par exemple. Le principe proposé ne peut être comparé avec la rue à sens unique qui peut être prise dans les deux sens par les cyclistes.

Face à l'attitude négative du secrétaire d'État, *M. Anthony Dufrane (PS)* demande que l'on organise des auditions, dès lors que les associations cyclistes soutiennent pleinement le principe proposé.

Conformément à l'article 28.1 du Règlement de la Chambre, la commission décide d'organiser des auditions.

IV. — AUDITION

A. Exposés introductifs

M. Roel Declen (Fietsersbond) soutient la 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 (DOC 53 1004/001).

La Belgique est confrontée à de nombreux problèmes de mobilité, d'embouteillages et de pollution de l'air par les particules fines, et doit simultanément atteindre un certain nombre d'objectifs climatiques. En matière de sécurité routière, le pays se positionne en queue du peloton européen.

Pour ces raisons, les associations de cyclistes préconisent un revirement de la politique en faveur de la mobilité durable, où le vélo occupe une place centrale, dès lors qu'il offre souvent des solutions.

L'orateur se réjouit de la politique menée à l'égard des cyclistes par les différentes Régions et constate avec satisfaction une augmentation des investissements et l'encouragement de l'utilisation du vélo. Le niveau fédéral, en revanche, hésite et pourtant, le législateur peut prendre d'importantes décisions sur le plan fiscal et en ce qui concerne la police de la circulation routière. La proposition de loi à l'examen suscite l'espoir qu'une impulsion soit donnée à une politique fédérale proactive de promotion du vélo.

Turner à droite au feu rouge est déjà la norme appliquée aux Pays-Bas, en Allemagne et en France. Cette pratique favorise la "vitesse commerciale": le cycliste perd moins de temps pendant son trajet, ce qui importe surtout dans un environnement urbain pour concurrencer la voiture. En ville, les feux de signali-

het fietsverkeer te verbeteren. In het Vademecum voor fietsvoorzieningen bijvoorbeeld kan hier plaats voor ingeruimd worden. Het voorgestelde principe kan niet vergeleken worden met de éénrichtingsstraat die door fietsers in beide richtingen kan genomen worden.

De heer Anthony Dufrane (PS) verzoekt in het licht van de negatieve houding van de staatssecretaris om hoorzittingen te houden, daar de fietsersverenigingen zich geheel achter het voorgestelde principe scharen.

De commissie beslist hierop eenparig, conform artikel 28.1 van het kamerreglement, een hoorzitting te houden.

IV. — HOORZITTING

A. Inleidende uiteenzettingen

De heer Roel Declen (Fietsersbond) steunt het 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 (DOC 53 1004/001).

België kent heel wat mobiliteitsproblemen, fileleed en luchtverontreiniging door fijne stofdeeltjes, en moet tegelijkertijd een aantal klimaatdoelstellingen halen. Inzake verkeersveiligheid bengelt het land achteraan het Europese peloton.

Om deze redenen pleit de fietsersbeweging voor een kentering in het beleid ten voordele van duurzame mobiliteit, waarbij de fiets centraal staat, omdat hij vaak oplossingen biedt.

De spreker juicht het fietsbeleid van de verschillende gewesten toe en stelt met tevredenheid een toename van de investeringen en de aanmoediging van het fietsgebruik vast. Het federale niveau, daarentegen, aarzelt en toch kan de wetgever belangrijke beslissingen nemen op fiscaal vlak en wat de politie van het wegverkeer betreft. Het ter bespreking voorgelegde wetsvoorstel wekt de hoop dat een aanzet wordt gegeven voor een proactief federaal fietsbeleid.

Rechtsaf door rood bestaat als norm reeds in Nederland, Duitsland en Frankrijk. Het bevordert de "commerciële snelheid": de fietser lijdt minder tijdverlies onderweg, wat vooral in een stedelijke omgeving belangrijk is met het oog op de concurrentie met de auto. Verkeerslichten in de stad zijn trouwens uitsluitend

sation sont d'ailleurs exclusivement destinés à régler la circulation automobile. Les cyclistes et les piétons en éprouvent moins le besoin. En outre, les piétons peuvent actuellement déjà franchir un signal lumineux pour tourner à droite.

M. Remko Ruiter (Pro-Vélo) souscrit aux propositions de loi et demande que l'image des cyclistes soit renforcée. De réels changements sont souhaitables, afin que les cyclistes puissent circuler plus rapidement. Par le passé, l'instauration des sens uniques limités a eu un effet radical, en rendant un grand nombre de rues accessibles aux cyclistes. Il ne s'agissait pourtant que d'une adaptation des règles à la pratique existante. Les bandes de sélection pour cyclistes ou les logos pour cyclistes sur la chaussée sont également des mesures pratiques qui rendent la circulation des cyclistes plus fluide. En outre, ils donnent une place aux cyclistes, ce qui accroît leur légitimité. Leur valeur symbolique ne peut être sous-estimée.

M. Eric Nicolas (GRACQ – Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens) souligne que les associations de cyclistes attirent l'attention sur la nécessité de respecter la législation sur la circulation routière. Certains cyclistes ne se soucient effectivement pas des règles, ce qui nuit à l'image de l'ensemble des cyclistes. D'un point de vue statistique, la délinquance routière n'est cependant pas plus répandue chez les cyclistes que dans les rangs des autres usages de la route.

Le fait de tourner à droite quand le feu est rouge semble impliquer qu'un feu rouge n'a plus de signification, ce qui est faux. Il faut encore être tout autant respectueux des autres usagers de la route. Seuls les cyclistes pourront franchir le feu rouge, pour autant qu'ils fassent preuve d'une certaine prudence et qu'ils ne mettent pas autrui en danger. Le fait de tourner à droite quand le feu est rouge ne confère naturellement pas la priorité.

Comme l'a déjà indiqué l'orateur précédent, les feux de signalisation concernent principalement la circulation automobile, mais ne sont pas nécessairement faits pour accroître la sécurité de tous les usagers de la route. Les conducteurs automobiles ont en effet tendance à accélérer lorsqu'ils approchent d'un feu de signalisation. Si les cyclistes se voient offrir la possibilité de tourner à droite, ils réduisent leur exposition aux risques de collision.

Les pays voisins de la Belgique ont autorisé le virage à droite lorsque le feu est rouge. L'association néerlandaise des cyclistes constate que cette règle n'a pas entraîné une augmentation du nombre d'accidents. Les résultats sont analogues en Allemagne. Des expériences menées à Strasbourg et à Bordeaux ont convaincu les autorités françaises que cette mesure ne nuit pas à la sécurité. La ville de Nantes envisage de

bestemd om het autoverkeer te regelen. Fietsers en voetgangers hebben er minder nood aan. Bovendien kunnen voetgangers reeds op dit ogenblik een verkeerslicht negeren om rechtsaf te slaan.

De heer Remko Ruiter (Pro-Vélo) schaaft zich achter de wetsvoorstellen en wenst het imago van de fietsers te versterken. Reële veranderingen zijn wenselijk, zodat het fietsverkeer sneller kan verlopen. In het verleden heeft de invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer een ingrijpend effect teweeggebracht, doordat een groot aantal straten voor fietsers toegankelijk zijn geworden. Toch was het slechts een aanpassing van de regels aan een bestaande praktijk. Ook voorsorteerstroken of fietslogo's op het wegdek zijn praktische maatregelen, die de vlotheid van het fietsverkeer bevorderen. Daarnaast geven zij fietsers een plaats, die hun legitimiteit verhoogt. De symbolische waarde ervan kan niet onderschat worden.

De heer Eric Nicolas (GRACQ – Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens) stipt aan dat fietsersbonden geregeld de fietsers attenderen op de noodzaak om de verkeerswetgeving na te leven. Sommige fietsers trekken zich inderdaad niets van de regels aan en bezorgen de fietsers in het algemeen een slechte naam. Statistisch gesproken ligt de verkeersdelinquentie bij fietsers echter niet hoger dan bij andere weggebruikers.

Rechtsaf door rood lijkt te impliceren dat een rood licht geen betekenis meer heeft, wat verkeerd is. Voor de andere weggebruikers moet nog evengoed respect opgebracht worden. Alleen zullen fietsers mogen doorrijden, op voorwaarde dat zij enige voorzichtigheid aan de dag leggen en anderen niet in gevaar brengen. Rechtsaf door rood verleent uiteraard geen voorrang.

Zoals de voorgaande spreker reeds heeft vermeld, hebben verkeerslichten hoofdzakelijk betrekking op het autoverkeer, maar zijn zij niet noodzakelijk bedoeld om de veiligheid van alle weggebruikers te verhogen. Autobestuurders vertonen immers de neiging om gas te geven, wanneer zij een verkeerslicht naderen. Wanneer fietsers de mogelijkheid wordt geboden om rechtsaf te slaan, verminderen zij hun blootstelling aan risico's van aanrijding.

De landen die België omringen hebben rechtsaf door rood toegestaan. De Nederlandse Fietsersbond stelt vast dat deze regel niet heeft geleid tot een toename van het aantal ongevallen. Ook in Duitsland zijn de resultaten gelijklopend. Experimenten in Straatsburg en Bordeaux hebben de Franse autoriteiten ervan overtuigd dat de veiligheid erdoor niet in het gedrang komt. De stad Nantes overweegt om zevenhonderd verkeerslichten

soumettre sept cents feux de signalisation à ce régime. Actuellement, seize carrefours où sont déployés une quarantaine de feux de signalisation sont examinés. Le fait que les cyclistes ne doivent plus s'arrêter à chaque feu de signalisation constitue une véritable avancée: contrairement aux automobilistes, les cyclistes doivent en effet utiliser leur force physique pour redémarrer.

Un sondage organisé sur un site internet français montre que sur les onze mille répondants, "seuls" deux tiers sont opposés à la possibilité de tourner à droite lorsque le feu est rouge. La mesure est donc accueillie assez favorablement, lorsqu'on part du principe que nonante pour cent y sont opposés.

En guise de conclusion, l'orateur cite encore trois exemples à Bruxelles:

— Au croisement de la rue des Sables (où se situe le Musée de la bande dessinée) et du boulevard Pacheco, les responsables de la circulation ont trouvé une solution ingénieuse en faisant passer les cyclistes à droit du feu tricolore sur le boulevard Pacheco à la hauteur du parking. Comme le feu se trouve à leur gauche, les cyclistes ne doivent pas en tenir compte. Dès lors qu'ils ne croisent pas d'autres usagers de la route à cet endroit, il n'est pas utile de les forcer à s'arrêter.

— La circulation automobile débouchant des petites rues perpendiculaires à la rue de la Loi est réglée par des feux de signalisation. En revanche, les cyclistes peuvent s'engager directement sur les pistes cyclables de la rue de la Loi, si bien qu'ils n'ont pas à tenir compte des feux de signalisation: ils doivent uniquement prêter attention aux piétons qui traverseraient et aux cyclistes venant de gauche. L'intervenant regrette devoir s'y arrêter souvent alors que la voie est libre.

— Il serait par contre irresponsable d'autoriser de tourner à droite lorsque les feux de circulation sont rouges au croisement de l'avenue de la Couronne et du boulevard Général Jacques. Il n'est donc pas question de généraliser la mesure proposée, mais bien de vérifier à chaque fois si elle ne met pas en péril la sécurité des cyclistes et d'autres usagers de la route.

Les sens uniques limités illustrent bien la manière dont le code de la route suit son temps et demeure, ce faisant, cohérent. Si l'on autorise de tourner à droite lorsque les feux sont rouges, la cohérence de la législation relative à la circulation routière s'en trouvera renforcée.

M. Marc Broeckart (IBSR — Institut belge pour la sécurité routière) estime que cette question, qui a déjà été plusieurs fois mise sur le tapis, est sensible. Il accorde son soutien à toutes les mesures permettant d'accroître la sécurité et le confort de la circulation non

aan dit regime te onderwerpen. Op dit ogenblik worden zestien kruispunten onderzocht, waarop een veertigtal verkeerslichten staan opgesteld. Dat fietsers niet meer voor elk verkeerslicht moeten stoppen, betekent een ware vooruitgang: in tegenstelling tot automobilisten moeten fietsers immers hun lichamelijke kracht inzetten om opnieuw te starten.

Een peiling op een Franse website toont aan dat van elfduizend respondenten "slechts" twee derde tegen rechtsaf door rood gekant is. De maatregel wordt dus vrij gunstig onthaald, wanneer men ervan uitgaat dat negentig procent tegen zijn.

Ter afsluiting verwijst de spreker nog naar drie voorbeelden in Brussel.

— Op het kruispunt van de Zandstraat (waar het Belgisch Stripcentrum zich bevindt) en de Pachecolaan hebben de verkeersverantwoordelijken een spitsvondige oplossing gevonden, door de fietsers rechts van het verkeerslicht te laten rijden in de Pachecolaan ter hoogte van de parkeergarage. Omdat het links van hen staat opgesteld, moeten ze er ook geen rekening mee houden. Op die plaats kruisen de fietsers geen andere weggebruikers, zodat het geen zin heeft om ze daar tot stilstand te dwingen.

— Het autoverkeer dat uit de zijstraatjes van de Wetstraat komt, wordt door verkeerslichten geregeld. Fietsers kunnen daarentegen onmiddellijk de fietspaden in de Wetstraat oprijden, zodat ze geen boodschap hebben aan verkeerslichten: ze moeten alleen voor de voetgangers opletten, die er zouden oversteken, of fietsers die links komen aanrijden. De spreker betreurt dat hij er vaak moet stilstaan terwijl de weg vrij is.

— Het zou daarentegen onverantwoord zijn om rechtsaf door rood toe te staan op het kruispunt van de Kroonlaan en de Generaal Jacqueslaan. De bedoeling is dus niet om de voorgestelde maatregel overal in te voeren, maar telkens na te gaan of zij de veiligheid niet in het gedrang brengt van fietsers en andere weggebruikers.

Het beperkt eenrichtingsverkeer is een mooi voorbeeld van hoe het verkeersreglement meegaat met de tijd en zodoende consistent blijft. Indien rechtsaf door rood aanvaard wordt, zal dit opnieuw de samenhang van de verkeerswetgeving versterken.

De heer Marc Broeckart (BIVV - Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid) meent dat het thema, dat al verscheidene malen opduikt, gevoelig ligt. Hij staat achter alle maatregelen, die het niet-gemotoriseerde verkeer veiliger en comfortabeler kunnen maken. Het

motorisée. Conformément à la proposition de loi, un panneau serait fixé au feu de signalisation autorisant les cyclistes à franchir le feu rouge afin de continuer tout droit ou de tourner à droite.

L'orateur est favorable au placement d'un signal, dès lors que cela indique clairement que la mesure n'est pas générale, mais qu'elle s'applique spécifiquement à un certain carrefour. Il n'en demeure pas moins que le fait de continuer tout droit en franchissant un feu rouge peut entraîner des conflits, dès lors qu'il s'agit d'un mouvement relativement complexe en opposition avec certaines attentes et pouvant déboucher sur des rencontres inattendues avec d'autres usagers de la route. Un certain nombre d'arguments ne plaident dès lors pas en faveur de cette solution.

Dans certains pays, surtout en Europe de l'Est, il est permis depuis déjà longtemps de tourner à droite lorsque le feu est rouge, y compris pour le trafic général. En Allemagne, cette règle ne s'appliquait pas initialement en République fédérale d'Allemagne mais bien en République Démocratique Allemande (RDA). La législation allemande actuelle a reproduit, sur ce point, le droit de la RDA.

Le franchissement des feux rouges pour aller tout droit est très probablement un phénomène marginal et la proposition de loi concerne surtout le fait de tourner à droite lorsque le feu est rouge, qui est déjà une réalité en pratique. Cela ne semble poser aucune difficulté supplémentaire, abstraction faite de la possibilité de conflit entre un cycliste qui tourne à droite et un conducteur venant de gauche. L'intervenant émet pourtant des objections dès lors qu'il n'y a en Belgique aucune tradition susceptible de justifier le droit de tourner à droite lorsque le feu est rouge.

Cette autorisation semblera curieuse aux citoyens. L'élargissement des droits accordés aux piétons et aux cyclistes est également une source de rancoeur. On manque peut-être de l'appui nécessaire pour faire admettre l'autorisation de tourner à droite lorsque le feu est rouge. Est-il vraiment nécessaire d'imposer cette mesure et de susciter le mécontentement? Ne peut-on pas imaginer d'autres solutions plus évidentes, par exemple une piste cyclable qui passerait à la droite des feux de signalisation ou des feux intelligents équipés de flèches vertes et rouges exclusivement destinées aux cyclistes? Il est certainement souhaitable de commencer par faire réaliser des études à ce propos.

Enfin, l'intervenant indique que peu de problèmes se posent du point de vue technique en ce qui concerne la circulation, mais que cette mesure manque probablement d'appui dans la société. L'IBSR reste réticent et demande que d'autres solutions soient développées.

wetsvoorstel zou erop neerkomen dat een bord wordt bevestigd bij een verkeerslicht, om fietsers het recht te verlenen door het rode licht rechtdoor te rijden, of rechtsaf te slaan.

De spreker beschouwt de plaatsing van een verkeersbord als een goede zaak, want hiermee wordt namelijk uitdrukking gegeven aan het feit dat de maatregel niet algemeen is, maar specifiek geldt voor een bepaald kruispunt. Toch kan rechtdoor rijden door een rood licht aanleiding geven tot conflicten, omdat het een vrij complexe beweging is die ingaat tegen bepaalde verwachtingspatronen en waaruit ongewenste ontmoetingen met andere weggebruikers kunnen voortvloeien. Een aantal argumenten spelen dus in het nadeel van deze figuur.

In sommige landen, vooral in Oost-Europa, bestaat rechtsaf door rood reeds geruime tijd, ook voor het algemene verkeer. Wat de situatie in Duitsland aangaat, gold de regel aanvankelijk niet in de Bondsrepubliek Duitsland, wel in de Duitse Democratische Republiek. De huidige Duitse wetgeving heeft op dit vlak het Oost-Duitse recht gevolgd.

Allicht is rechtdoor rijden door rood marginaal en handelt het wetsvoorstel voornamelijk over rechtsaf door rood, wat reeds in de praktijk bestaat. Daarbij lijken geen nieuwe moeilijkheden te ontstaan, buiten de conflictmogelijkheid tussen een fietser die rechtsaf draait en een autobestuurder die van links komt. De spreker oppert niettemin bezwaren, omdat België geen traditie bezit, die rechtsaf door rood kan rechtvaardigen.

Voor de burger zal een toestemming in die zin eigenaardig toeschijnen. De verruiming van de rechten die aan voetgangers en fietsers toegekend worden, zorgt ook voor wrevel. Misschien ontbreekt dus het draagvlak om rechtsaf door rood ingang te doen vinden. Is het werkelijk nodig om dit door te drukken en ongenoegen te veroorzaken? Kan men geen andere oplossingen bedenken, die meer voor de hand liggen, zoals een fietspad dat aan de rechterkant van het verkeerslicht loopt, of intelligente verkeerslichten met groene en rode pijlen die zich exclusief tot fietsers richten? Allicht is het wenselijk om eerst nog wat onderzoek te laten verrichten.

Tot besluit stelt de spreker dat er vanuit verkeers-technisch oogpunt niet zoveel problemen zijn, maar vermoedelijk ontbreekt het maatschappelijk draagvlak. Het BIVV blijft terughoudend en verzoekt om andere oplossingen te ontwikkelen.

B. Questions et observations des membres de la commission

Mme Valérie De Bue (MR) soutient la proposition de loi. De même que l'instauration du sens unique limité, qui permet aux cyclistes de circuler dans les deux directions, a encouragé l'usage de la bicyclette comme moyen de transport, la mesure à l'examen peut avoir un effet positif sur l'attractivité de la bicyclette comme moyen de transport. Dès lors que la compréhension mutuelle a été insuffisante jusqu'à présent entre les différents usagers de la route, les pouvoirs publics ont une mission de sensibilisation.

En Allemagne et aux Pays-Bas, les cyclistes peuvent déjà ne pas tenir compte des feux de circulation dans certains cas. Pouvons-nous tirer des enseignements de ces exemples? Quelles mesures d'accompagnement ces pays ont-ils prises afin d'éviter les conflits entre les usagers de la route? Comment la connaissance des modifications du Code de la route peut-elle être améliorée?

M. Bert Wollants (N-VA) déclare que l'instauration de cette mesure peut donner lieu à un conflit entre les cyclistes qui franchissent un feu vert pour continuer tout droit et ceux qui franchissent un feu rouge pour tourner à droite. Serait-il opportun d'instaurer une règle de priorité spécifique entre ces cyclistes? Qui doit avoir la priorité en application du code de la route existant?

Quel est le point de vue de la Commission fédérale pour la Sécurité routière (CFSR) sur la proposition de loi? Dans le rapport d'une discussion en la matière (www.cfsr.be – réunion du 4 décembre 2009, p. 20-21, voir plus haut, pp. 3-4), aucune position claire ne se dégage à ce sujet.

Dans un passé récent, des bourgmestres ont été tenus pour personnellement responsables des imperfections dans l'infrastructure routière qui ont été (en partie) à l'origine d'un accident. Les communes seront-elles réticentes à instaurer la possibilité de franchir un feu rouge parce qu'elles craindront des actions en responsabilité en cas d'accidents?

M. André Frédéric (PS) constate que l'IBSR émet un avis nuancé, mais tout de même plutôt positif. Le contre-argument est surtout l'absence d'une tradition, dans notre pays, consistant à ne pas considérer un feu rouge comme absolu; il faut pouvoir rompre une telle tradition pour rendre l'usage du vélo plus agréable. L'intervenant s'étonne d'ailleurs de l'affirmation selon laquelle cette mesure n'existerait pas au sein de l'Union européenne, alors que l'on renvoie souvent aux expériences néerlandaises et allemandes.

Le franchissement d'un feu rouge pour tourner à droite doit uniquement être autorisé dans des cas individuels et doit être évalué par le gestionnaire de

B. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie

Mevrouw Valérie De Bue (MR) steunt het wetsvoorstel. Zoals de introductie van beperkt eenrichtingsverkeer, waarbij fietsers in beide richtingen mogen rijden, de fiets als vervoersmodus heeft bevorderd, kan voorliggende maatregel een positief effect voor de aantrekkelijkheid van de fiets als vervoersmodus hebben. Omdat er tot nu toe te weinig begrip tussen de verschillende weggebruikers is, heeft de overheid een opdracht van bewustmaking.

In Duitsland en Nederland hebben fietsers in sommige gevallen al de mogelijkheid om verkeerslichten te negeren. Kunnen we leren uit deze voorbeelden? Welke begeleidende maatregelen hebben deze landen genomen om conflicten tussen weggebruikers te vermijden? Hoe kan de kennis over aanpassingen van het verkeersreglement worden verbeterd?

De heer Bert Wollants (N-VA) stelt dat bij invoering van deze maatregel een conflict kan ontstaan tussen fietsers die rechtdoor door groen rijden en fietsers die rechtsaf door rood rijden. Is het raadzaam dat een specifieke voorrangregeling tussen deze fietsers wordt ingevoerd? Wie dient voorrang te krijgen bij toepassing van het bestaande verkeersreglement?

Wat is het standpunt van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV) over het wetsvoorstel? Uit het verslag van een bespreking hierover (www.fcvv.be – vergadering van 4 december 2009, p. 20-21, zie *supra*, pp. 3-4) komt geen duidelijke positie naar voor.

In een recent verleden werden burgemeesters persoonlijk aansprakelijk gesteld voor onvolkomenheden van de weginfrastructuur die (mede) oorzaak is van een ongeval. Zullen gemeenten terughoudend zijn met om de mogelijkheid om door rood te rijden in te voeren omdat ze vrezen voor aansprakelijkheidsvorderingen bij ongevallen?

De heer André Frédéric (PS) stelt vast dat het BIVV een genuanceerd, maar toch eerder gunstig advies uitbrengt. Het tegenargument is vooral het ontbreken van een traditie in ons land om een rood licht niet als absoluut te beschouwen; dergelijke traditie moet kunnen worden doorbroken om het fietsen aantrekkelijker te maken. De spreker is overigens verbaasd over de stelling dat deze maatregel niet in de Europese Unie zou bestaan, terwijl vaak verwezen wordt naar de ervaringen in Nederland en Duitsland.

Rechts door rood rijden moet enkel kunnen in individuele gevallen en dient te worden beoordeeld door de wegbeheerder, die over terreinervaring beschikt en

la voirie, qui dispose d'une expérience du terrain et peut donc évaluer au mieux si l'objectif d'une telle mesure (l'augmentation de la vitesse de déplacement des cyclistes) est atteint à un certain endroit et peut être concilié avec la sécurité routière. L'insertion d'une autorisation générale dans le code de la route ne serait pas une bonne mesure.

En France, deux tiers des usagers de la route s'opposent à cette mesure. Comment les représentants des cyclistes interprètent-ils cette réticence de la part d'une grande partie de la population?

Peut-on démontrer que la sécurité des cyclistes ne recule pas dans les pays où cette mesure est en vigueur? Compte tenu de l'amélioration générale de la sécurité routière (le nombre de morts sur les routes en Belgique a considérablement diminué), une absence d'augmentation ne doit pas nécessairement être qualifiée comme positive.

L'instauration du sens unique limité a-t-elle eu des conséquences sur le plan de la sécurité routière? L'intervenant a l'impression que, dans les rues étroites, cette mesure peut parfois engendrer des situations dangereuses.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) souligne que la proposition de loi ne vise pas une adaptation générale du code de la voirie mais qu'il habilite les gestionnaires de la route à accorder aux cyclistes des facilités aux carrefours qui s'y prêtent. L'IBSR constate qu'il n'existe pas de tradition à cet égard dans notre pays, tout en considérant que la mesure n'est pas de nature à accroître les situations dangereuses. La sécurité des cyclistes sur la route s'améliore au fur et à mesure qu'ils occupent une place plus importante sur la chaussée, ce qui incite les autres usagers à adapter leur comportement au volant.

Des exemples d'endroits où il n'est pas conseillé d'autoriser les cyclistes à passer au rouge (par exemple, au carrefour entre l'avenue de la Couronne et le boulevard Général Jacques à Bruxelles) ont été cités. Les raisons indiquées sont-elles dues à l'aménagement de la chaussée ou l'intensité du trafic?

Le secrétaire d'État à la Mobilité a renvoyé à la Convention de Vienne, en vertu de laquelle la mesure à l'examen ne serait pas autorisée. Les personnes invitées confirment-elles ou démentent-elles cette affirmation?

M. Jef Van den Bergh (CD&V) s'interroge sur l'effet de cette mesure sur les enfants, auxquels nous devons apprendre à prendre en compte la densité du trafic. Si on décide de supprimer le lien absolu entre le feu rouge et l'arrêt, on risque de susciter la confusion et des comportements imprudents chez ce groupe vulnérable d'usagers de la route.

Il est donc possible d'évaluer si la mesure de la vitesse de déplacement des cyclistes est atteinte à un certain endroit et peut être conciliée avec la sécurité routière. L'insertion d'une autorisation générale dans le code de la route ne serait pas une bonne mesure.

dus best kan evalueren of de doelstelling van dergelijke maatregel (verhoging van de verplaatsingssnelheid voor fietsers) op een bepaalde plaats wordt bereikt en kan worden verzoend met de verkeersveiligheid. De opname van een algemene toelating in het verkeersreglement zou geen goede maatregel zijn.

In Frankrijk blijkt twee derde van de weggebruikers gekant te zijn tegen deze maatregel. Hoe interpreteren de vertegenwoordigers van de fietsers deze terughoudendheid bij een groot gedeelte van de bevolking?

Kan worden aangetoond dat de veiligheid van fietsers in landen waar deze maatregel geldt niet afneemt? Er is een algemene verbetering van de verkeersveiligheid (zo is het aantal dodelijke slachtoffers in België aanzienlijk gedaald), waardoor een niet-stijging niet noodzakelijk als positief kan worden bestempeld.

Zijn er gevolgen van de invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer voor de verkeersveiligheid? De spreker heeft de indruk dat deze maatregel in smalle straten soms gevaarlijke situaties oplevert.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) benadrukt dat het wetsvoorstel geen algemene aanpassing van het verkeersreglement beoogt, maar wegbeheerders machtigt om fietsers faciliteiten te verlenen op kruispunten die daarvoor geschikt zijn. Het BIVV stelt vast dat terzake geen traditie in ons land bestaat, maar is tegelijkertijd van oordeel dat de maatregel niet tot een toename van onveilige situaties leidt. De veiligheid van fietsers op de weg wordt bevorderd doordat ze mettertijd een prominentere plaats op de weg innemen, waardoor de andere weggebruikers hun gedrag op de weg aanpassen.

Voorbeelden werden aangehaald van plaatsen waar het niet raadzaam is om fietsers toe te laten rechts door rood te rijden (bijvoorbeeld de kruising van de Kroonlaan en de Generaal Jacqueslaan in Brussel). Hebben de aangehaalde redenen te maken met de weginrichting dan wel met de verkeersdruk?

De staatssecretaris voor Mobiliteit verwees naar het Verdrag van Wenen, op grond waarvan de voorliggende maatregel niet geoorloofd zou zijn. Bevestigen of ontkennen de genodigden die stelling?

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) plaatst vraagtekens bij het effect van deze maatregel op kinderen, die we moeten leren omgaan met ons druk verkeer. Als we de absolute koppeling van rood licht en stoppen wegnemen, bestaat het risico op verwarring en onvoorzichtig gedrag bij deze kwetsbare groep van weggebruikers.

C. Réponses des invités

M. Eric Nicolas (GRACQ) concède que le principe proposé doit faire l'objet d'une communication efficace. Des mesures d'accompagnement sont indispensables. C'est ce que démontrent clairement les expériences conduites à Bordeaux et à Strasbourg. Il faut créer une culture propice à l'intégration de ce principe. Le sens unique limité — que les cyclistes peuvent emprunter dans les deux sens — est aujourd'hui entré dans les mœurs. Or, jusqu'il y a peu, toute le monde s'y opposait. L'autorisation de tourner à droite au feu rouge permettra de régler plus facilement les conflits entre cyclistes dans les sas aux carrefours, étant donné que les cyclistes qui tournent à droite auront déjà quitté le sas plus tôt. Les expériences précitées ont entraîné une diminution du nombre d'accidents. Dans les rues à sens unique limité, par exemple, les cyclistes seront moins souvent victimes d'accidents. Il ne faut pas oublier qu'un cinquième des accidents impliquant des cyclistes sont dus aux ouvertures de portières des automobilistes. Il y a évidemment des endroits où le gestionnaire de la route n'a pas intérêt à utiliser le signal proposé: sur le boulevard Général Jacques à Ixelles, par exemple, parce que les voitures y roulent à plus de 50 km/h. En ce qui concerne les enfants à partir de 12-13 ans: s'ils ne se sentent pas en sécurité, même lorsque le code de la route tolère une certaine situation (comme dans un sens unique limité, par exemple), il est préférable de leur recommander la manière classique.

M. Roel Declen (Fietzersbond) souligne que les signaux proposés ne doivent pas être placés à chaque carrefour, mais seulement aux endroits sûrs, comme c'est d'ailleurs le cas à l'étranger. Aucun problème de sécurité supplémentaire n'a été constaté aux Pays-Bas ni en Allemagne. Notre principe est le suivant: plus il y a de cyclistes, plus la sécurité augmente. En rendant l'usage du vélo attractif et en donnant plus de visibilité au cycliste, on accroît la sécurité. Par le passé, il a déjà été dérogé plusieurs fois à la Convention de Vienne, sans réelle conséquence. Cela ne doit donc pas constituer un obstacle.

M. Michel Broeckaert (IBSR) indique que la Belgique a signé tous les articles de la Convention de Vienne. Cette Convention, comme tous les traités d'ailleurs, peut évidemment être modifiée. En ce qui concerne les conflits entre cyclistes, les règles de priorité doivent être limpides. Bien entendu, les cyclistes qui tournent à droite au feu vert ont priorité sur les cyclistes qui tournent à droite au feu rouge. Le signal — un triangle inversé — doit donc indiquer clairement au cycliste qu'il doit céder la priorité.

C. Antwoorden van de genodigden

De heer Eric Nicolas (GRACQ) geeft toe dat het voorgestelde principe goed moet gecommuniceerd worden. Begeleidingsmaatregelen zijn absoluut noodzakelijk. Dat tonen de experimenten in Bordeaux en Straatsburg duidelijk aan. Er moet een cultuur gecreëerd worden waarin het principe kan ingebed worden. De beperkte eenrichtingsstraat — die fietsers in beide richtingen kunnen nemen — is thans ingeburgerd. Toch was iedereen hier tot voor kort tegen. De conflicten tussen fietsers in de voorsorteerstroken kunnen met rechts-door-rood beter opgelost worden vermits de rechts afslaande fietsers eerder weg zijn. De voornoemde experimenten heben een daling van het aantal ongevallen met zich gebracht. In de beperkte eenrichtingsstraat bijvoorbeeld zijn fietsers minder vaak het slachtoffer van een ongeval. Men mag niet vergeten dat één vijfde van de ongevallen met fietsers te wijten is aan openslaande portieren van auto's. Er zijn uiteraard plaatsen waar de wegbeheerder het voorgestelde bord beter niet gebruikt: op de Generaal Jacqueslaan in Elsene bijvoorbeeld, omdat de auto's daar sneller rijden dan 50 kilometer per uur. Wat de kinderen betreft vanaf 12-13 jaar: indien zij zich niet veilig voelen, ook wanneer het verkeersreglement een bepaalde toestand toereert (zoals in een beperkte eenrichtingsstraat bijvoorbeeld), is het verkieslijk hen de klassieke manier aan te bevelen.

De heer Roel Declen (Fietzersbond) onderstreept dat men de voorgestelde borden niet op ieder kruispunt moet plaatsen maar enkel waar het veilig is, zoals overigens ook in het buitenland het geval is. Er werden geen bijkomende verkeersveiligheidsproblemen geconstateerd in Nederland en Duitsland. Ons principe is: hoe meer fietsers, hoe veiliger. Door fietsen aantrekkelijk te maken en de fietser meer zichtbaarheid te geven, verhoogt de veiligheid. Op het Verdrag van Wenen zijn in het verleden ook een aantal inbreuken gebeurd zonder verdere consequenties. Dit kan dus geen beletsel vormen.

De heer Michel Broeckaert (BIVV) deelt mee dat België alle artikelen van het Verdrag van Wenen heeft ondertekend. Dit verdrag kan uiteraard, zoals ieder verdrag, gewijzigd worden. Wat de conflicten tussen fietsers betreft, moet absoluut duidelijk zijn wie voorrang heeft. Uiteraard hebben de fietsers die recht door groen rijden voorrang op de fietsers die rechtsaf door rood rijden. Het bord behoort dan ook een bord te zijn — met name een omgekeerde driehoek — waarbij de fietser duidelijk wordt gemaakt dat hij voorrang moet verlenen.

M. Remko Ruiter (Pro-Vélo) souligne que les sens uniques limités sont aussi de moins en moins dangereux. Cela n'empêche qu'un certain nombre d'autres usagers de la route se sentent frustrés parce que les cyclistes peuvent faire ce qui leur est interdit.

V. — POURSUITE DE LA DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Jef Van den Bergh (CD&V) souhaite connaître le point de vue du secrétaire d'État à la Mobilité — en particulier en ce qui concerne les amendements qui ont encore été déposés lors de la réunion — avant qu'il soit procédé au vote. La proposition de loi à l'examen concerne une matière qui relève en réalité de la compétence du Roi, même s'il est vrai que d'un point de vue formel, le Parlement a la possibilité d'adopter une proposition de loi modifiant un arrêté royal.

M. Bert Wollants (N-VA) demande au secrétaire d'État des précisions quant aux conséquences de la proposition de loi à l'examen sur les règles de priorité. Cette question a également été abordée lors de l'audition, mais il n'y a pas été répondu de manière satisfaisante.

Le secrétaire d'État à la Mobilité, par la voix de M. Marc Vansnick, membre de la cellule stratégique, répond que la règle spécifique (un panneau indiquant que les cyclistes peuvent tourner à droite ou continuer tout droit lorsque le feu est rouge) prime la règle générale (le Code de la route, qui prévoit la priorité de droite). D'un point de vue légistique, il est déconseillé de modifier le Code de la route par le biais d'une loi: ce Code deviendrait hybride, certaines de ses dispositions pouvant dès lors être modifiées par le Roi, d'autres ne pouvant l'être que par le législateur. Il est donc préférable que le Roi modifie le Code de la route dans le sens voulu par le Parlement. Pour formaliser son point de vue, le législateur peut également opter pour l'adoption d'une proposition de résolution qui sera ensuite exécutée par le Roi. Il est déjà arrivé dans le passé que le Roi modifie le Code de la route pour se conformer au point de vue exprimé par le Parlement (en ce qui concerne l'autorisation, pour les motocyclistes, de se faufiler entre les voitures, par exemple).

Mme Karine Lalieux (PS), M. Bert Wollants (N-VA) et M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) estiment qu'il est toujours possible de modifier un arrêté royal par le biais d'une loi. Le Parlement doit prendre ses responsabilités en la matière. Le gouvernement est quant à lui tenu d'exécuter les lois adoptées par le Parlement.

De heer Remko Ruiter (Pro-Vélo) onderstreept dat ook de beperkte eenrichtingsstraat steeds minder onveilig is. Wat niet wegneemt dat het een aantal andere weggebruikers frustrereert dat fietsers mogen wat zij niet mogen.

V. — VOORTZETTING ALGEMENE BESPREKING

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) wenst kennis te nemen van het standpunt van de staatssecretaris voor Mobiliteit, in het bijzonder over amendementen die nog ter zitting worden ingediend, vooraleer tot stemming wordt overgegaan. Het wetsvoorstel betreft een aangelegenheid die eigenlijk tot de bevoegdheid van de Koning behoort, al heeft het parlement formeel inderdaad de mogelijkheid om een wetsvoorstel tot wijziging van een koninklijk besluit aan te nemen.

De heer Bert Wollants (N-VA) vraagt of de staatssecretaris duidelijkheid kan verschaffen over de gevolgen van dit wetsvoorstel voor de voorrangregeling. Deze vraag kwam ook tijdens de hoorzitting aan bod, maar werd niet afdoende beantwoord.

De staatssecretaris voor Mobiliteit, bij monde van de heer Marc Vansnick, medewerker van de beleids-cel, antwoordt dat een specifieke regel (een bord dat aangeeft dat fietsers rechts mogen afslaan of rechtdoor rijden bij rood licht) primeert op een algemene regel (het verkeersreglement, dat in voorrang van rechts voorziet). De wijziging van het verkeersreglement door een wet is op wetgevingstechnisch vlak niet aanbevelenswaardig: daardoor krijgt het 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 het verkeersreglement wijzigt 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. In het verleden is het ook al gebeurd dat de Koning is overgegaan tot wijziging van het verkeersreglement op basis van een standpunt van het parlement (bijvoorbeeld de invoering van het filteren door motorrijders).

Mevrouw Karine Lalieux (PS), de heer Bert Wollants (N-VA) en de heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) stellen dat de wijziging van een koninklijk besluit door een wet steeds mogelijk is en zijn van oordeel dat het parlement terzake zijn verantwoordelijkheid moet opnemen. Als een wet door het parlement wordt aangenomen, is de regering ertoe gehouden die wet uit te voeren.

Mme Maggie De Block (Open Vld), présidente, fait observer que le dernier mot appartient au parlement, mais qu'il a intérêt à appliquer une méthode augmentant les chances de voir la loi adoptée correctement mise en application. Elle estime préférable de modifier le code de la route par voie d'arrêté royal afin de ne pas créer un texte hybride.

M. Anthony Dufrane (PS) déclare que le dernier article de la proposition de loi, disposant que le Roi est habilité à modifier les dispositions visées aux articles 2 et 3, résout le problème du caractère hybride du code de la route après modification d'une règle de circulation par le législateur.

M. Christophe Bastin (cdH) estime que le risque est réel que la compétence relative à la circulation routière soit transférée aux régions à brève échéance. Aussi n'est-il peut-être plus opportun d'apporter encore une modification au niveau fédéral.

VI. — DISCUSSION DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article ne donne lieu à aucune observation. Il est adopté par 13 voix et une abstention.

Art. 2

M. Wollants et consorts présentent l'amendement n° 1 (DOC 53 1004/004°).

M. Bert Wollants (N-VA) précise que le nouveau panneau doit clairement faire ressortir les règles de priorité en vigueur dans le carrefour; de même, le panneau doit davantage sensibiliser tous les usagers de la route à la nouvelle règle de circulation.

Pour ce qui est de la forme concrète du panneau, l'intervenant s'est inspiré des exemples étrangers. Il opte pour le triangle renversé (signal de priorité) avec un dessin montrant clairement que, dans ce carrefour, les cyclistes peuvent tourner à droite (panneau B22) ou continuer tout droit (panneau B23).

M. Jef Van den Bergh (CD&V) estime que les conséquences négatives possibles de la mesure sur le plan pédagogique (le fait que l'on ne pourra plus apprendre aux enfants qu'il est absolument interdit, en toutes circonstances, de franchir un feu rouge) peuvent être limitées par une signalisation très claire. Il pense cependant qu'il n'appartient pas au parlement d'élaborer lui-même des signaux routiers; il est préférable de confier cette

Mevrouw Maggie De Block (Open Vld), voorzitter, geeft aan dat het parlement het laatste woord heeft, maar best een werkwijze hanteert die de kans op een correcte uitvoering van de door hem aangenomen wet groter maakt. Zij acht het ook beter dat het verkeersreglement per koninklijk besluit wordt gewijzigd, zodat geen hybride tekst ontstaat.

De heer Anthony Dufrane (PS) stelt dat het probleem van hybriditeit van het verkeersreglement na wijziging van een verkeersregel door de wetgever wordt opgevangen door het laatste artikel van het wetsvoorstel, op grond waarvan de Koning wordt gemachtigd om de artikelen 2 en 3 te wijzigen.

De heer Christophe Bastin (cdH) acht de kans groot dat de bevoegdheid voor verkeer binnen afzienbare tijd naar de Gewesten wordt overgeheveld. Misschien is het daarom niet raadzaam nu nog een wijziging op federaal niveau door te voeren.

VI. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

Art. 2

Amendement nr. 1 (DOC 53 1004/004) wordt ingediend door *de heer Wollants (c.s.)*.

De heer Bert Wollants (N-VA) stelt dat uit het nieuwe verkeersbord duidelijk de op het kruispunt geldende voorrangregeling moet blijken; ook moet het bord de bewustwording over de nieuwe verkeersregel bij alle weggebruikers vergroten.

Voor de concrete vorm van het bord heeft de spreker inspiratie gezocht in het buitenland. Hij opteert voor een omgekeerde driehoek (voorrangsbord) met een tekening die duidelijk aangeeft dat fietsers op dat kruispunt rechts kunnen afslaan (bord B22) of rechtdoor rijden (bord B23).

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) gelooft dat de mogelijk negatieve gevolgen van de maatregel in pedagogisch opzicht (het feit dat aan kinderen niet meer zal kunnen worden aangeleerd dat een rood licht een absoluut verbod op doorrijden inhoudt) kunnen worden beperkt door zeer duidelijke signalisatie. Hij is wel van oordeel dat het niet de taak van het parlement is om zelf verkeersborden te ontwikkelen; dat wordt beter over-

tâche au Roi, qui peut opter pour un certain signal sur la base d'avis de spécialistes de la circulation.

L'amendement n° 3 (DOC 53 1004/004) est présenté par Mme Musin et consorts.

M. Anthony Dufrane (PS) signale que l'amendement apporte des précisions en ce qui concerne le nouveau signal routier instauré. Il s'agit d'un signal routier du type B 1bis (franchir le feu rouge pour tourner à droite) of B 1ter (franchir le feu rouge pour continuer tout droit) et vise à prévenir les automobilistes que les cyclistes ont le droit de franchir le feu rouge. Comme l'amendement a la même portée que l'amendement n° 1, il est prêt à le retirer et à soutenir l'amendement n° 1.

L'amendement n° 3 est retiré. L'amendement n° 1 est adopté par 11 voix contre 2 et une abstention. L'article, ainsi modifié, est adopté par un vote identique.

Art. 3

L'amendement n° 2 (DOC 53 1004/004) est présenté par M. Wollants et consorts. L'amendement n° 4 (DOC 53 1004/004) est présenté par Mme Musin et consorts.

M. Bert Wollants (N-VA) déclare que son amendement n° 2 a le même objectif que l'amendement n° 1 tendant à modifier l'article 1^{er}.

M. Anthony Dufrane (PS) déclare que son amendement n° 4 a la même portée que l'amendement n° 2, qu'il est prêt à soutenir.

M. Anthony Dufrane (PS) reconnaît que le but n'est pas de permettre aux cyclistes de continuer tout droit lorsqu'il y a des flux de circulation en conflit. Le signal proposé est destiné uniquement aux endroits où n'y a pas de danger, à savoir les carrefours en T. Pour lever toute ambiguïté, il présente l'amendement n° 5 (sous-amendement à l'amendement n° 2, DOC 53 1004/004), qui dispose que le signal B23 ne peut être utilisé par les gestionnaires de voirie qu'à condition que les cyclistes ne doivent pas franchir de flux.

M. Bert Wollants (N-VA) souligne le fait qu'il appartient au gestionnaire de voirie de juger de l'opportunité de placer l'un des deux signaux. Bien entendu, l'un des deux signaux ne sera placé qu'aux carrefours où cela se justifie pour la sécurité routière.

gelaten aan de Koning, die voor een bepaald bord kan opteren op basis van adviezen van verkeersspecialisten.

Amendement nr. 3 (DOC 53 1004/004) wordt ingediend door mevrouw Musin (c.s.).

De heer Anthony Dufrane (PS) geeft aan dat het amendement verduidelijking brengt over het nieuwe verkeersbord dat wordt ingevoerd. Het gaat om een verkeersbord van het type B 1bis (rechtsaf door rood) of B 1 ter (recht door door rood) en is bedoeld om automobilisten te waarschuwen voor het recht van fietsers om het rode licht te negeren. Omdat het amendement dezelfde strekking heeft als amendement nr. 1, is hij bereid het in te trekken en steun te geven aan amendement nr. 1.

Amendement nr. 3 wordt ingetrokken. Amendement nr. 1 wordt aangenomen met 11 tegen 2 stemmen en 1 onthouding. Het aldus gewijzigde artikel wordt met dezelfde stemming aangenomen.

Art. 3

Amendement nr. 2 (DOC 53 1004/004) wordt ingediend door de heer Wollants (c.s.). Amendement nr. 4 (DOC 53 1004/004) wordt ingediend door mevrouw Musin (c.s.).

De heer Bert Wollants (N-VA) stelt dat zijn amendement nr. 2 dezelfde doelstelling heeft als amendement nr. 1 tot wijziging van artikel 1.

De heer Anthony Dufrane (PS) stelt dat zijn amendement nr. 4 dezelfde strekking heeft als amendement nr. 2, dat hij bereid is te steunen.

De heer Anthony Dufrane (PS) erkent dat het niet de bedoeling is dat fietsers de mogelijkheid krijgen om recht door te rijden als er conflicterende verkeersstromen zijn. Het voorgestelde bord is enkel bedoeld voor plaatsen waar er geen gevaar is, met name op T-kruispunten. Om alle onduidelijkheid hierover weg te nemen, dient hij *subamendement nr. 5* (DOC 53 1004/004) op amendement nr. 2 in, dat bepaalt dat verkeersbord B23 enkel door wegbeheerders kan worden geplaatst indien er fietsers daardoor geen verkeersstromen dwarsen.

De heer Bert Wollants (N-VA) wijst op het feit dat het de wegbeheerder toekomt om te oordelen over de wenselijkheid van plaatsing van een van beide verkeersborden. Uiteraard zal een van de nieuwe verkeersborden enkel worden geplaatst op kruispunten waar dat voor de verkeersveiligheid verantwoord is.

L'amendement n° 4 est retiré. Le sous-amendement n° 5 est adopté par 12 voix contre une et une abstention; l'amendement n° 2 modifié est adopté par 12 voix et 2 abstentions. L'article, ainsi modifié, est adopté par 12 voix contre une et une abstention.

Art. 4

Cet article ne donne lieu à aucun débat. Il est adopté par 13 voix et une abstention.

VII. — NOTE DU SERVICE JURIDIQUE

Avant le vote final, le texte amendé, adopté par la commission a été soumis conformément l'article 82.1 du Règlement de la Chambre au service juridique, lequel a émis entre autres la considération suivante:

"1. En février 2001, la section de législation du Conseil d'État a émis un avis sur une proposition de loi comparable "*modifiant le règlement sur la police de la circulation routière en ce qui concerne les signaux lumineux de circulation tricolores*" (DOC 50 0636/002). Dans cet avis, la section de législation a conclu à l'incompatibilité des règles proposées avec celles des Conventions de Vienne et en particulier avec la Convention de Vienne sur la signalisation routière.

La section de législation a fait observer que la signalisation lumineuse s'adressant à l'ensemble des conducteurs ne peut, selon la Convention de Vienne sur la signalisation routière, être modalisée par l'adjonction d'un autre signal routier placé à proximité ou au dessous de celle-ci comme le fait la proposition et qu'il s'impose exclusivement de recourir à la signalisation lumineuse destinée aux seuls cyclistes conformément à l'article 23.13 de la Convention.

Dans l'avis, il a en outre été fait observer que les parties qui "*désirent adopter*" un signal ou symbole que la Convention ne prévoit pas, devront s'efforcer de rechercher un accord régional pour ce nouveau signal ou symbole. La rédaction de l'article 8.2. de la Convention indique, selon la section de législation, que les négociations préalables à la conclusion éventuelle d'un tel accord doivent précéder l'adoption du signal non prévu par la Convention de Vienne sur la signalisation routière.

Amendement nr. 4 wordt ingetrokken. Subamendement nr. 5 wordt aangenomen met 12 tegen 1 stem en 1 onthouding; het gewijzigde amendement nr. 2 wordt aangenomen met 12 stemmen en 2 onthoudingen. Het aldus gewijzigde artikel wordt aangenomen met 12 tegen 1 stem en 1 onthouding.

Art. 4

Dit artikel geeft geen aanleiding tot debat. Het wordt aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

VII. — NOTA VAN DE JURIDISCHE DIENST

Voor de eindstemming werd conform artikel 82.1 van het kamerreglement de door de commissie geamendeerde aangenomen tekst voorgelegd aan de juridische dienst, welke onder meer de volgende overweging ten beste gaf:

"1. In februari 2001 heeft de afdeling wetgeving van de Raad van State een advies uitgebracht over een vergelijkbaar wetsvoorstel "*tot wijziging, wat de driekleurige verkeerslichten betreft, van het wegverkeersreglement*" (DOC 50 0636/002). In dat advies besloot de afdeling wetgeving tot de onverenigbaarheid van de voorgestelde regels met de Verdragen van Wenen en in het bijzonder met het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens.

De afdeling wetgeving wees erop dat verkeerslichten die voor alle bestuurders gelden volgens het Verdrag inzake verkeerstekens niet mogen worden aangepast door daarbij of daaronder een ander verkeersbord te plaatsen, zoals in het voorstel wordt gedaan. Er mag alleen gebruik worden gemaakt van verkeerslichten die uitsluitend op fietsers betrekking hebben, overeenkomstig artikel 23.13 van het Verdrag.

In het advies werd er voorts op gewezen dat het Verdrag voorschrijft dat de verdragsluitende partijen die een niet in het Verdrag voorgeschreven verkeersbord of symbool "*wensen aan te nemen*", ernaar moeten streven regionaal tot overeenstemming te komen met betrekking tot zo'n nieuw bord of symbool. Uit de redactie van artikel 8.2. van het Verdrag blijkt volgens de afdeling wetgeving dat de onderhandelingen die tot zulk een regionaal akkoord kunnen leiden, moeten plaatsvinden voordat een verkeersbord wordt aangenomen waarin niet voorzien wordt door het Verdrag van Wenen over verkeerstekens.

L'attention est également attirée sur le fait que bien que la réglementation française (l'article R. 415-15 du "Code de la route"), à laquelle il est fait référence dans les développements, ait été modifiée en 2010 afin de permettre d'instaurer "une signalisation distincte destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou indiquant une ou plusieurs directions ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante", cette réglementation, pour autant que nous ayons pu le vérifier, n'a pas encore été mise en œuvre (aucune signalisation routière n'a encore été établie)."

VIII. — RÉOUVERTURE DE LA DISCUSSION

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, considère, après avoir pris connaissance de la note du service juridique, que le texte adopté, amendé par la commission, ne peut être exécuté. En premier lieu, il n'est pas conforme à la Convention de Vienne sur la signalisation routière, en ce sens qu'il prescrit un signal spécifique. En outre, les Régions, qui devront éventuellement placer le signal, n'ont pas donné leur avis. Si le principe qui autorise de tourner à droite au rouge existe déjà aux Pays-Bas, ce pays a émis des réserves quant à la Convention de Vienne. En France, le principe n'a été instauré qu'à titre expérimental, mais il n'a été ni généralisé, ni réglementé. Une attention insuffisante a par ailleurs été consacrée aux piétons qui traversent. Dans le texte amendé, adopté par la commission, il est question de céder le passage à tout autre conducteur. Cette catégorie ne peut englober les piétons pour lesquels le feu est vert. Enfin, modifier un arrêté royal par une loi n'est pas une bonne méthode de travail, étant donné — et le Conseil d'État l'a déjà souligné à maintes reprises — que l'on obtient un texte hybride, dont un article peut être modifié par arrêté royal, alors que l'autre nécessite une loi. Il aurait été préférable de voter une résolution demandant au membre du gouvernement compétent de modifier l'arrêté royal en question. Cette méthode a été récemment appliquée en ce qui concerne les bandes de circulation réservées aux bus et le slalom pour les motocyclistes. De toute façon, si la proposition de loi est votée dans sa forme actuelle, elle sera annulée par la Cour constitutionnelle. Le texte devra en tout état de cause être soumis à l'examen du Conseil d'État, son contenu devra être adapté (la note du service juridique fait aussi des suggestions à cet égard) et il devra être soumis pour avis aux Régions.

Maggie De Block (Open Vld), présidente, fait observer que l'avis des Régions a été demandé par lettre du 27 mai 2011. Après plus d'un mois et demi, aucune

De aandacht wordt er tevens op gevestigd dat hoewel de Franse regelgeving (artikel R. 415-15 van de "Code de la route"), waarnaar in de toelichting wordt verwezen, in 2010 werd gewijzigd om het mogelijk te maken "une signalisation distincte" in te voeren "destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou indiquant une ou plusieurs directions ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante", deze regelgeving, voor zover we hebben kunnen nagaan, nog niet werd uitgevoerd (er werd nog geen verkeerstekens vastgelegd)."

VIII. — HEROPENING VAN DE BESPREKING

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, is na kennisname van de nota van de juridische dienst van oordeel dat de door de commissie geamendeerde, aangenomen tekst niet kan uitgevoerd worden. Hij is vooreerst, doordat hij een specifiek verkeersbord voorschrijft, niet conform met het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens. Voorts hebben de Gewesten, die het verkeersbord al dan niet zullen moeten plaatsen, hun advies niet gegeven. Weliswaar bestaat het principe van "rechtsaf-door-rood" in Nederland, maar dat land maakte voorbehoud bij het Verdrag van Wenen. In Frankrijk is het principe slechts ten experimentele titel uitgevoerd maar niet veralgemeend noch gereguleerd. Ook is onvoldoende aandacht geschonken aan de overstekende voetganger. De geamendeerde, door de commissie aangenomen tekst heeft het over het verlenen van voorrang aan iedere bestuurder. Daar kunnen de voetgangers die groen licht hebben niet bij gerekend worden. Ten slotte is het wijzigen van een koninklijk besluit door een wet geen goede manier van werken daar men aldus — en de Raad van State heeft hier herhaalde malen op gewezen — een hybride tekst bekomt waarvan het ene artikel bij koninklijk besluit kan gewijzigd worden maar het ander enkel bij wet. Een betere methode is het stemmen van een resolutie waarbij het bevoegde regeringslid wordt verzocht het betreffende koninklijk besluit te wijzigen. Deze methode is recentelijk toegepast in verband met de busbanen en het filteren van motorrijders. Hoe dan ook zal het Grondwettelijk Hof het wetsvoorstel, indien het in haar huidige vorm wordt gestemd, vernietigen. De tekst zal hoe dan ook afgetoetst moeten worden bij de Raad van State, inhoudelijk worden aangepast (ook de nota van de juridische dienst heeft suggesties in die zin) en voor advies voorgelegd aan de Gewesten.

Mevrouw Maggie De Block (Open Vld), voorzitter, wijst erop dat het advies van de Gewesten werd gevraagd bij brief van 27 mei 2011. Hierop werd na ruim

réponse n'a encore été reçue, alors que les gouvernements régionaux ne sont pas en période d'affaires courantes. Qui plus est, l'article 4 de la proposition de loi habilite le Roi, donc le gouvernement, à apporter les adaptations qui devraient encore s'avérer nécessaires pour inscrire le principe dans la législation. Enfin, le Parlement joue pleinement son rôle de législateur.

M. André Frédéric (PS) fait observer que les Régions ont été consultées, que l'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR) n'était pas opposé à la mesure, que l'application du principe dans les pays voisins infirme l'idée qu'il est impossible de l'appliquer dans notre pays et qu'il existe quantité d'exemples de lois modifiant des dispositions d'arrêtés royaux.

M. Bert Wollants (N-VA) s'enquiert de la portée de la Convention de Vienne, qui n'a manifestement pas été signée par tous les pays. Des pays tels que la France et les Pays-Bas n'ont en tout cas aucune objection à l'égard du principe prévu par le texte adopté. Pas davantage que l'Allemagne, encore que ce pays ait formulé des objections par rapport à l'article 23.7 de la Convention, qui prévoit que les feux de signalisation doivent être circulaires, les feux carrés étant exclus. Il n'en demeure pas moins que la sécurité juridique prime. On ne peut sous-estimer l'incidence de cyclistes tournant à droite sur les piétons, qui sont prioritaires.

L'amendement n° 6, sous-amendement à l'amendement n° 2 (DOC 53 1004/005), tend à lever cette imprécision. Plutôt que de viser les "conducteurs" auxquels il faut céder la priorité, le texte doit englober tous les "usagers de la route" prioritaires.

M. Tanguy Veys (VB) constate que le vote de la proposition de loi à l'examen ne présente aucune urgence. Le fait de ne plus considérer le feu rouge comme un signal d'arrêt demeure problématique.

Mme Karin Temmerman (sp.a) estime que la proposition de loi à l'examen est adoptée en connaissance de cause. Il a été répondu à tous les contre-arguments.

Mme Valérie De Bue (MR) estime que toutes les questions brûlantes en rapport avec la proposition de loi à l'examen ont été abordées au cours de l'audition et de la discussion précédente.

À la lecture du présent rapport (voir *supra*), le secrétaire d'État constate que l'IBSR était positif, mais pas unanime, et préconisait des alternatives. Il déclare néanmoins que, même si, pour des raisons de sécurité routière, il n'est pas partisan du principe proposé dans le texte à l'examen, il exécutera la décision prise par le

anderhalve maand nog niet op geantwoord, dit terwijl de gewestregeringen zich niet in een periode van lopende zaken bevinden. Bovendien machtigt het wetsvoorstel in artikel 4 de Koning, dus de regering, de aanpassingen door te voeren die noig mochten blijken om het principe in de wetgeving in te schrijven. Ten slotte speelt het parlement ten volle zijn rol van wetgever.

De heer André Frédéric (PS) stelt dat de Gewesten werden geraadpleegd, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) niet gekant was tegen het voorstel, de toepassing van het principe in onze buurlanden de onmogelijkheid het in ons land toe te passen logenstraft en er talloze voorbeelden zijn van wetten die bepalingen van koninklijke besluiten wijzigen.

De heer Bert Wollants (N-VA) wenst te vernemen wat de draagkracht is van het Verdrag van Wenen, dat blijkbaar niet door alle landen werd ondertekend. In ieder geval hebben landen als Frankrijk en Nederland geen bezwaren tegen het door de aangenomen tekst vooropgestelde principe. Duitsland evenmin, al had het bezwaar tegen artikel 23.7 van het Verdrag krachtens hetwelk ronde verkeerslichten worden voorgeschreven en vierkante uitgesloten. Toch is de rechtszekerheid primordiaal. De effecten op de voetgangers — die voorrang hebben — van rechts afslaande fietsers mag niet worden onderschat.

Amendement nr. 6, subamendement op amendement nr. 2 (Doc 53 1004/005), wil die onduidelijkheid wegnemen. In plaats van het over "bestuurders" te hebben aan wie voorrang moet worden verleend, moet de tekst alle "weggebruikers" die voorrang hebben omvatten.

De heer Tanguy Veys (VB) constateert dat de stemming van voorliggend wetsvoorstel absoluut niet dringend is. Het rode licht niet meer als stoplicht beschouwen, blijft dubieus.

Mevrouw Karin Temmeman (sp.a) gelooft dat dit wetsvoorstel met kennis van zaken wordt gestemd. Op alle tegenargumenten is reeds een antwoord gegeven.

Mevrouw Valérie De Bue (MR) is van oordeel dat de hoorzitting en de vorige bespreking alle hete hangijzers met betrekking tot dit wetsvoorstel hebben aangepakt.

De staatssecretaris leest in onderhavig verslag dat het BIVV (zie *supra*) niet onverdeeld positief was maar alternatieven voorstond. Hij verklaart evenwel dat, ofschoon hij vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid geen voorstander is van het door de voorliggende tekst vooropgestelde principe, hij zal uitvoeren wat het par-

parlement. À condition cependant que le texte soit correct sur le plan juridique et résiste au contrôle du Conseil d'État et de la Cour constitutionnelle et obtienne l'accord des Régions, qui en assumeront la responsabilité finale.

L'amendement n° 6 de MM. Wollants et Van den Berghe est adopté par 13 voix et une abstention.

Les corrections d'ordre légistique proposées dans la note du Service juridique sont successivement adoptées.

Il est à nouveau fait application de l'article 82.1 du Règlement de la Chambre.

IX. — VOTE SUR L'ENSEMBLE

La proposition de loi, ainsi modifiée, est adoptée dans son ensemble par 13 voix et 2 abstentions.

Le rapporteur,

Ronny BALCAEN

La présidente,

Maggie DE BLOCK

lement beslist. Voorwaarde is wel dat de tekst juridisch correct is en de toets van de Raad van State en het Grondwettelijk Hof alsook het fiat van de Gewesten — die de eindverantwoordelijken zullen zijn — doorstaat.

Amendement nr. 6 van de heren Wollants en Van den Berghe wordt aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

De wetgevingstechnische correcties vervat in de nota van de juridische dienst worden achtereenvolgens goedgekeurd.

Opnieuw wordt toepassing gemaakt van artikel 82.1 van het kamerreglement.

IX. — STEMMING OVER HET GEHEEL

Het gehele wetsvoorstel wordt, zoals gewijzigd, aangenomen met 13 stemmen en 2 onthoudigen.

De rapporteur,

Ronny BALCAEN

De voorzitter,

Maggie DE BLOCK