

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2003-2004

27 MAI 2004

Proposition de résolution visant à mieux prendre en compte les intérêts des cyclistes dans le règlement général sur la police de la circulation et de l'usage des voies publiques

(Déposée par M. Christian Brotcorne)

DÉVELOPPEMENTS

Bon nombre de cyclistes se sont réjouis il y a une dizaine d'années du fait de l'octroi qui leur était accordé de pouvoir rouler à deux de front sauf lorsque le croisement n'est pas possible ou qu'une piste cyclable existe. En outre, en dehors de l'agglomération, ils doivent se mettre en file à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière.

Pour ce qui est des cyclistes en groupe de 15 à 50, il peuvent rouler à deux de front à condition de rester groupés même dans le cas où il y a une piste cyclable.

Les cyclistes peuvent également selon l'arrêté royal du 18 décembre 2002, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2003, tirer une remorque pouvant aller jusqu'à 1m de large. Le poids maximum de la remorque, charge comprise est de 80 kg.

L'arrêté royal du 18 décembre 2002 énonce que «lorsqu'une remorque est attelée à une bicyclette, les cyclistes doivent rouler en file indienne».

Le résultat est stupide: un groupe complet de cyclistes ne peut rouler à deux de front si un seul vélo tracte une remorque ... de 1 m de large!!!

Il va de soi qu'une seule remorque ne doit pas brimer l'ensemble d'un groupe de cyclistes. Une telle

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2003-2004

27 MEI 2004

Voorstel van resolutie strekkende om beter rekening te houden met de belangen van fietsers in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg

(Ingediend door de heer Christian Brotcorne)

TOELICHTING

Heel wat fietsers waren tien jaar geleden erg in hun schik over het feit dat zij vanaf toen met twee naast elkaar mochten rijden behalve wanneer kruisen onmogelijk is of wanneer er een fietspad is. Bovendien moeten zij buiten de bebouwde kom achter elkaar gaan rijden als een voertuig hen van achter nadert.

Fietsers in groepen van 15 tot 50 personen mogen met twee naast elkaar blijven rijden zolang ze in groep blijven, ook als er een fietspad is.

Voorts mogen fietsers krachtens het koninklijk besluit van 18 december 2002, in werking getreden op 1 januari 2003, ook een aanhangwagen tot één meter breed trekken. Die aanhangwagen mag, last inbegrepen, niet meer dan 80 kilo wegen.

Het koninklijk besluit van 18 december 2002 bepaalt: «Fietsers moeten achter elkaar rijden wanneer een aanhangwagen aan een fiets gekoppeld is.»

Dat leidt op z'n zachtst gezegd tot merkwaardige gevolgen: een hele groep fietsers mag niet twee aan twee rijden als ook maar één van hen een aanhangwagen trekt van één meter breed.

Het spreekt toch vanzelf dat één aanhangwagen niet een hele groep fietsers hoeft te hinderen. Boven-

remorque qui, je le rappelle ne peut dépasser le poids de 80 kg, ne doit pas être très grande.

Nous tenons à faire remarquer qu'une remorque est moins large que deux cyclistes de front.

Aussi, nous proposons d'octroyer aux groupes cyclistes la possibilité de rouler à deux de front, toute bicyclette tractée comptant pour deux.

De plus, la présente résolution, insiste pour prendre des mesures quant à la hauteur maximale de la remorque. La taille de 2,50 mètres (art. 46.3) de hauteur paraît excessive par rapport à la hauteur d'un cycliste sur sa selle.

En effet, dans le souci d'une visibilité garantie, une hauteur maximale doit être déterminée quant à la remorque tractée.

C'est d'ailleurs sans doute le seul argument raisonnable visant à imposer une file indienne: une remorque trop haute risque de cacher la vue des autres usagers de la route.

De plus, en cas de rafale, la sécurité du cycliste tractant une telle remorque ne serait plus garantie, l'équilibre de la remorque étant inversement proportionnel à la surface de l'ensemble du véhicule, remorque comprise, exposé au vent.

Toujours pour ce qui est de la remorque, il semble également opportun de définir la longueur maximale (2,50 mètres actuellement art. 46.2.2) proportionnellement avec la taille et le nombre de roues du véhicule pour éviter d'une part tout accident dans les tournants ou tout dépassement trop long dangereux et, d'autre part, qu'une longueur trop importante de la remorque n'effectue un effet levier incontrôlable pour le conducteur. Cet effet levier est d'autant plus important qu'il y a peu de roues.

Nous rappelons que la largeur maximale autorisée des remorques est différente selon que ce soit une bicyclette ou un tricycle ou au quadricycle.

Par ailleurs, une discrimination existe quant à l'âge du ou des passagers transportables dans une remorque tractée par une bicyclette. Cet âge est limité à moins de huit ans. Or, pour plusieurs raisons, certaines personnes pourraient vouloir transporter, dans leur remorque, un enfant de huit ans ou plus.

C'est pourquoi, la présente résolution vise-t-elle à demander d'octroyer la possibilité de rouler à bicyclette à deux de front y compris dans le cas où une ou plusieurs bicyclettes tractées seraient incorporées au groupe. Dans ce cas, chaque bicyclette tractée compterait pour deux.

Également, la présente proposition demande de diminuer la hauteur et la longueur de la remorque tractable par un cycliste pour veiller à la sécurité. Sécurité devant encore être renforcée lorsque l'on sait

dien kan een aanhangwagen, die zoals gezegd niet meer dan 80 kilo mag wegen, niet echt zo omvangrijk zijn.

Een aanhangwagen is bovendien ook minder breed dan twee fietsers naast elkaar.

Wij stellen dan ook voor groepen fietsers twee aan twee te laten rijden, waarbij een fiets met aanhangwagen telt voor twee.

Deze resolutie dringt tevens aan op maatregelen met betrekking tot de maximumhoogte van de aanhangwagen. 2,50 meter (art. 46.3) lijkt erg hoog in verhouding tot de hoogte van een fietser op zijn zadel.

Voor een zo goed mogelijke zichtbaarheid moet een maximale hoogte worden vastgesteld voor de aanhangwagen.

Dat is ongetwijfeld het enige redelijke argument om fietsers te verplichten achter elkaar te rijden: een te hoge aanhangwagen belemmert het zicht van de andere weggebruikers.

Bij rukwinden is de veiligheid van de fietsers met de aanhangwagen ook niet meer gewaarborgd: het evenwicht van de aanhangwagen is immers omgekeerd evenredig met de oppervlakte van het hele voertuig dat wordt blootgesteld aan de wind.

Het zou ook nuttig zijn de maximumlengte van de aanhangwagen (momenteel 2,50 meter krachtens artikel 46.2.2) te laten afhangen van de grootte en het aantal wielen van de fiets, zodat er in de bochten of bij te lange gevaarlijke inhaalmanoeuvres geen ongevallen plaatshebben. De fietser kan bovendien een te lange aanhangwagen niet zo makkelijk besturen omdat hij er geen vat meer op heeft wegens de hefboomwerking ervan. Hoe minder wielen de fiets telt, hoe erger die werking optreedt.

De maximaal toegelaten lengte van aanhangwagens verschilt naargelang het om een twee-, een drie- of een vierwieler gaat.

Bovendien mogen momenteel alleen passagiers van jonger dan acht jaar in een aanhangwagen achter een fiets worden vervoerd. Sommige mensen kunnen echter om bepaalde redenen ook kinderen ouder dan acht jaar willen vervoeren.

Daarom strekt deze resolutie ertoe te vragen om fietsers toe te staan twee aan twee te rijden als meerdere fietsen met aanhangwagen deel uitmaken van de groep. Iedere fiets met aanhangwagen telt dan voor twee.

Deze resolutie vraagt ook de hoogte en lengte van de aanhangwagen te verminderen om de veiligheid van de fietser te waarborgen. Die veiligheid moet zeker worden verhoogd aangezien momenteel perso-

que le transport de personnes est autorisé dans ce parallélépipède peu sécurisant pouvant atteindre 2,5 mètres sur 2,5 mètres sur 1 m de largeur.

Enfin, la présente proposition vise à demander de réparer la discrimination faite quant à l'âge du ou des passagers transportables, âge jusqu'à présent limité arbitrairement à moins de huit ans.

Christian BROTCORNE.

*
* *

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Le Sénat,

A. considérant que le bien être et la promotion du cyclisme doivent être défendus dans le contexte social actuel d'alternative à la voiture et de promotion de la santé par le sport;

B. considérant que la protection des cyclistes doit être la priorité incarnée dans la promotion de ce moyen de locomotion;

C. considérant que les cyclistes peuvent selon l'arrêté royal du 18 décembre 2002, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2003, tirer une remorque pouvant aller jusqu'à 1m de large. Le poids maximum de la remorque, charge comprise étant de 80 kg;

D. considérant que cet Arrêté royal du 18 décembre 2002 énonce que «lorsqu'une remorque est attelée à une bicyclette, les cyclistes doivent rouler en file indienne»;

E. considérant que le résultat escompté est vicié dans le cas où un groupe complet de cyclistes ne peut rouler à deux de front si un seul vélo tracte une remorque (de 1 m de large maximum);

F. considérant qu'il va de soi qu'une seule remorque ne doit pas brimer l'ensemble d'un groupe cyclistes;

G. considérant qu'une remorque est moins large que deux cyclistes de front;

H. considérant qu'il est important dans le souci d'une visibilité garantie, que la hauteur maximale de 2,50 mètres soit diminuée quant à la remorque tractée;

I. considérant qu'une remorque trop haute risque de cacher la vue des autres usagers de la route et que, de plus, en cas de rafale, la sécurité du cycliste tractant une telle remorque ne serait plus garantie, l'équilibre de la remorque étant inversement proportionnel à la surface de l'ensemble du véhicule, remorque comprise, exposé au vent;

nen mogen worden vervoerd in een parallellepipedumvormige constructie van 2,5 meter lang, 2,5 meter hoog en 1 meter breed.

Ten slotte vraagt deze resolutie ook de discriminatie weg te werken voor de te vervoeren personen en de leeftijd niet langer willekeurig te beperken tot acht jaar.

*
* *

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Senaat,

A. Overwegende dat in de huidige maatschappelijke context fietsen moet worden aangemoedigd als alternatief voor de auto en als gezondheidbevorderende sportbeoefening;

B. Overwegende dat de bescherming van fietsers voorop moet staan in de bevordering van het gebruik van dat vervoermiddel;

C. Overwegende dat fietsers krachtens het koninklijk besluit van 18 december 2002, in werking getreden op 1 januari 2003, een aanhangwagen van maximum één meter breed mogen trekken, waarbij het gewicht van de aanhangwagen, last inbegrepen, ten hoogste 80 kilo mag bedragen;

D. Overwegende dat het koninklijk besluit van 18 december 2002 bepaalt: «Fietsers moeten achter elkaar rijden wanneer een aanhangwagen aan een fiets gekoppeld is»;

E. Overwegende dat die bepaling als ongewenst gevolg heeft dat een groep fietsers niet twee aan twee mag rijden als één fietser een aanhangwagen (van ten hoogste één meter breed) trekt;

F. Overwegende dat het vanzelf spreekt dat een aanhangwagen niet een hele groep fietsers hoeft te hinderen;

G. Overwegende dat een aanhangwagen minder breed is dan twee fietsers naast elkaar;

H. Overwegende dat het belangrijk is voor de zichtbaarheid dat de maximumhoogte van de aanhangwagen, die nu 2,50 meter bedraagt, wordt verlaagd;

I. Overwegende dat een te hoge aanhangwagen het zicht van andere weggebruikers kan belemmeren en dat hij bij rukwinden fietsers die hem trekken, in gevaar kan brengen aangezien het evenwicht van een aanhangwagen omgekeerd evenredig is aan de oppervlakte van het gehele voertuig met aanhangwagen dat aan de wind wordt blootgesteld;

J. considérant en outre que la taille maximale pour les remorques des cyclistes de 2,50 mètres de hauteur, telle que mentionnée à l'art. 46.3 du Règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, paraît excessive par rapport à la hauteur d'un cycliste sur sa selle;

K. considérant que les mêmes arguments qu'au point J et K peuvent être repris quant à la longueur de la remorque dont la dimension maximale de 2,50 mètres, telle que mentionnée à l'article 46.2.2 du Règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, semble elle aussi excessive;

L. considérant que proportionnellement avec la taille et le nombre de roues du véhicule, pour éviter d'une part tout accident dans les tournants et tout dépassement trop long et, d'autre part, qu'une longueur trop importante de la remorque n'effectue un effet levier incontrôlable pour le conducteur il semble que la longueur de 2,50 mètres soit excessive;

M. considérant que cet effet levier est d'autant plus important qu'il y a peu de roues;

N. considérant que la largeur maximale autorisée des remorques est différente selon que ce soit une bicyclette ou un tricycle ou un quadricycle et qu'il n'y a pas de raison à ce que de telles différenciations soient effectuées dans le cadre de la longueur ou la largeur;

O. considérant que le transport des passagers dans les remorques attelées à une bicyclette, limité à deux passagers (pour la sécurité) et de moins de huit ans maximum tel que réservé par l'arrêté royal du 18 décembre 2002 semble discriminatoire;

demande au Gouvernement

1. à octroyer la possibilité de rouler à bicyclette à deux de front y compris dans le cas où une ou plusieurs bicyclettes tractées seraient incorporées au groupe. Dans ce cas, chaque bicyclette tractée compterait pour deux;

2. à prendre des mesures quant à la diminution de la hauteur maximale et de la longueur maximale de la remorque;

3. à octroyer la possibilité de transporter deux personnes maximum quelque soit leur âge mais en respectant le poids charge comprise de 80 kg, seul critère véritablement objectif;

3 mars 2004.

Christian BROTCORNE.

J. Overwegende dat de maximumhoogte van aanhangwagens voor fietsers die krachtens artikel 46.3 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg is vastgesteld op 2,50 meter, te ruim is in verhouding tot de hoogte van een fietser op zijn zadel;

K. Overwegende dat de argumenten in punten I en J ook gelden voor de lengte van de aanhangwagens, krachtens artikel 46.2.2 van het genoemde algemeen reglement vastgesteld op 2,50 meter, wat eveneens te ruim is;

L. Overwegende dat in verhouding tot de grootte van het voertuig en het aantal wielen een lengte van 2,50 meter overdreven lijkt aangezien niet alleen ongevallen kunnen gebeuren in bochten en bij te lang durende inhaalmanoeuvres, maar dat een te lange aanhangwagen ook moeilijk te besturen is wegens het optreden van de hefboomwerking;

M. Overwegende dat de kracht van die hefboomwerking toeneemt naarmate het voertuig minder wielen telt;

N. Overwegende dat de maximumbreedte voor aanhangwagens verschilt naargelang het gaat om een twee-, drie- of vierwieler, en er geen enkele reden is waarom dat onderscheid wordt gemaakt voor de lengte of breedte;

O. Overwegende dat het vervoer van passagiers in aanhangwagens achter een fiets veiligheidshalve wordt beperkt tot twee personen en tot kinderen jonger dan acht jaar, krachtens het koninklijk besluit van 18 december 2002, en dat die beperking discriminerend is;

verzoekt de regering

1. het mogelijk te maken om twee aan twee te fietsen ook wanneer een of meerdere fietsers in de groep een aanhangwagen trekken. In dat geval telt een fiets met aanhangwagen voor twee;

2. maatregelen te treffen om de maximumhoogte en -lengte van de aanhangwagen te verminderen;

3. het mogelijk te maken ten hoogste twee personen te vervoeren, waarbij, ongeacht de leeftijd van de vervoerde personen, het maximumgewicht van 80 kilo van aanhangwagen en last samen niet wordt overschreden, want alleen dat criterium is volledig objectief.

3 maart 2004.