

**MINISTERIE VAN VERKEER
EN INFRASTRUCTUUR**

[C - 98/14288]

**30 OKTOBER 1998. — Ministerieel rondschrijven
betreffende de toepassing van het beperkt éénrichtingsverkeer**

Aan Mevr. en heren provinciegouverneurs, ter kennisgeving
aan de heren arrondissementscommissarissen en de dames
en heren burgemeester

Mevr., Mijnheer de Gouverneur,

U gelieve hierna een rondschrijven te vinden over de toepassing van het beperkt éénrichtingsverkeer voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A.

1. Verantwoording en bedoeling

De toename van het autoverkeer is een zeer belastende factor voor de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. Het gebruik van de wagen neemt daarenboven nog steeds toe, ook in de stedelijke centra, zodat werkelijk van een autoverslaving dient gesproken te worden.

Er zijn nochtans voldoende andere verplaatsingsmiddelen die als alternatief voor het autoverkeer kunnen gelden. De fiets is daar een uitstekend voorbeeld van.

Tot afstanden van ± 10 km is de fiets een zeer geschikt middel om zich veilig te verplaatsen, zowel in het kader van het woon- werkverkeer en het voor- en natransport in combinatie met openbaar vervoer, als voor andere verplaatsingen in verblijfsgebieden en stedelijke centra; daarenboven is het recreatief fietsen in het kader van de vrijetijdsbesteding zeer aantrekkelijk geworden. Het gebruik van de fiets dient dus verder gestimuleerd te worden.

Per 1 november 1998 zijn een aantal nieuwe maatregelen van kracht die o.a. het fietsverkeer bevorderen. Dit is o.m. het geval via de versoepeling van de regels voor het instellen van zones 30, via het invoeren van een regeling voor voetgangerszones (de zgn. winkelwandelstraten) waar het fietsen voortaan kan toegelaten worden of nog via het invoeren van wegen voorbehouden voor fietsers en die o.a. de realisatie van fietsroutenetwerken mogelijk zal maken.

De wet van 8 augustus 1997 maakt het mogelijk een belastingsvrije fietsvergoeding tot 6 fr./km uit te betalen voor verplaatsingen in het kader van het woon-werkverkeer. Deze vergoeding zal bovendien voor de sociale zekerheid niet als loon beschouwd worden, zodanig dat het bedrag netto aan de werknemer kan worden uitbetaald.

Ook het openstellen van éénrichtingsstraten voor fietsers in beide richtingen, het zgn. beperkt éénrichtingsverkeer, is één van de mogelijkheden om dat fietsverkeer te stimuleren. Straten met éénrichtingsverkeer kunnen inderdaad voor gevolg hebben dat fietsers gedwongen worden een vrij grote omweg te maken, terwijl zij precies zeer omrijgevoelig zijn, of dat ze omgeleid worden via drukke verkeerswegen.

Niettemin wordt vastgesteld dat het beperkt éénrichtingsverkeer nog niet op grote schaal wordt toegepast. Het betreft nochtans een maatregel die vrij eenvoudig kan ingevoerd worden, mits de wil aanwezig is om aan fietsers de ruimte te geven die ze verdienen.

Dit rondschrijven wenst daarom het gebruik van het beperkt éénrichtingsverkeer gevoelig te verhogen en de toepassingsnormen te versoepelen voor het instellen van deze maatregel.

2. Het reglementair kader — evaluatie en knelpunten

2.1. De reglementaire bepalingen

Het reglementair kader voor het instellen van beperkt éénrichtingsverkeer bestaat sinds het KB van 20 juli 1990 tot wijziging van de wegcode en is in werking getreden op 1 januari 1991.

In artikel 65.2 van de wegcode zijn de onderborden afgebeeld die bij de verkeersborden F19 en D1 worden aangebracht (zie respectievelijk artikel 71.3 en 69.4.2°). Er wordt bovendien uitdrukkelijk bepaald dat de kwadrate onderborden M2 of M4 en M3 of M5 de draagwijdte van het verkeersbord F19 niet wijzigen. De onderborden die geplaatst worden bij de verkeersborden betreffende de voorrang, zijn eveneens afgebeeld.

**MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
ET DE L'INFRASTRUCTURE**

[C - 98/14288]

**30 OCTOBRE 1998. — Circulaire ministérielle
relative à l'application du sens unique limité**

A Mme et MM. les gouverneurs de province, pour information,
à MM. Les commissaires d'arrondissement et à Mmes
et MM. les bourgmestres.

Mme, M. le Gouverneur,

Veillez trouver ci-après une circulaire relative à l'application du sens unique limité pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A.

1. Justification et finalité

L'accroissement du trafic automobile est un facteur lourd de conséquence en matière de sécurité routière et de qualité de l'environnement routier. L'usage des voitures augmente d'ailleurs sans cesse, même dans les centres urbains, de telle sorte qu'il convient de parler d'une véritable dépendance à la voiture.

Il existe cependant bon nombre de moyens de déplacement qui peuvent servir d'alternatives à la circulation automobile. La bicyclette en est un excellent exemple.

Jusqu'à des distances de ± 10 km, la bicyclette est un moyen approprié pour se déplacer en sécurité, tant dans le cadre du trajet entre l'habitation et le lieu de travail ou pour le trajet en combinaison avec les transports en commun que pour d'autres déplacements dans les quartiers ou dans les centres urbains. Par ailleurs, l'emploi de la bicyclette de manière récréative dans le cadre du loisir est devenu très attractif. L'usage de la bicyclette doit dès lors encore être stimulé.

A partir du 1^{er} novembre 1998, un nombre important de nouvelles mesures entrent en vigueur, mesures qui ont entre autres choses pour but d'encourager la circulation des cyclistes. C'est notamment le cas par l'entremise de l'assouplissement des règles pour l'instauration de zones 30, par l'instauration d'une réglementation des zones piétonnes (ce que l'on appelle communément les « rues commerçantes ») où les cyclistes peuvent désormais être autorisés et par les chemins réservés pour les cyclistes et qui rendent notamment la réalisation de « réseaux » cyclables possibles.

La loi du 8 août 1997 rend possible un remboursement des frais de déplacement à vélo, libre d'impôts, à concurrence de 6 francs le kilomètre, payables pour les déplacements dans le cadre des trajets entre l'habitation et le lieu de travail. Ce dédommagement ne sera en outre pas considéré par la sécurité sociale comme une rétribution, de telle manière que le montant net sera payé au travailleur.

De même, le fait d'ouvrir les rues à sens unique dans les deux directions pour les cyclistes, les sens uniques limités, constitue une des possibilités pour stimuler la circulation des cyclistes. Les rues à sens unique peuvent en effet avoir pour conséquence de contraindre les cyclistes à des détours importants, alors qu'ils sont très sensibles aux détours, ou qu'ils soient déviés par des routes à forte circulation.

Néanmoins, on constate que le recours aux sens uniques limités n'est pas encore appliqué à grande échelle. Pourtant, il s'agit d'une règle qui peut être instaurée de manière relativement simple à condition qu'il existe la volonté de rendre aux cyclistes l'espace qu'ils méritent.

Cette lettre circulaire a pour finalité d'accroître sensiblement l'usage du recours aux sens uniques limités et d'assouplir les normes pour l'instauration de cette mesure.

2. Le cadre réglementaire — évaluation et points critiques

2.1. Les dispositions réglementaires

Le cadre réglementaire pour l'instauration de sens uniques limités existe depuis l'arrêté royal du 20 juillet 1990 modifiant le code de la route et est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1991.

A l'article 65.2 du code de la route sont définis les panneaux additionnels qui peuvent être placés avec les signaux F19 et D1 (voir respectivement les articles 71.3 et 69.4.2°). Il est en outre prévu explicitement que les panneaux additionnels M2 ou M4 et M3 ou M5 dont question ne modifient pas la portée du signal F19. Les panneaux additionnels qui sont placés avec les signaux de priorité sont également définis.

Bij ministerieel besluit van 20 juli 1990 werd het besluit van de wegbeheerder — het ministerieel besluit van 11 oktober 1976, waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald, — aangepast als volgt :

— de plaatsing van de onderborden M3 of M5 bij de verkeersborden C1 (artikel 9.1.3°) en C31 (artikel 9.6°);

— het gebruik van de verkeersborden C31 of D1 of D3 in geval van beperkt éénrichtingsverkeer (artikel 9.5.3°, alinea 2 en artikel 10.2.3°);

— de plaatsing van de onderborden M3 of M5 bij de verkeersborden D1 (artikel 10, alinea's 2,3 en 4);

— de plaatsing van de onderborden M2 of M4 bij de verkeersborden F19 (artikel 12.6.3°);

— de plaatsing van de onderborden M9 of M10 bij de verkeersborden B1 (artikel 8.1.1°), B5 (artikel 8.3.2°) en B7 (artikel 8.9.2°).

Het doel van de signalatievoorschriften bestaat erin een duidelijke en éénvormige aanduiding te geven van het beperkt éénrichtingsverkeer en voor een optimale bescherming te zorgen op de kruispunten.

2.2. Evaluatie en knelpunten

Diverse reacties van en contacten met gemeenten en fietsorganisaties hebben een aantal bemerkingen en vragen opgeleverd.

De geciteerde moeilijkheden zijn :

— twijfel omtrent de veiligheid van de fietsers;

— het aantal en de kostprijs van de verkeersborden;

— de minimaal aanbevolen vrije rijbaanbreedte van 3,50 meter als algemene regel, met mogelijkheid om in bijzondere gevallen hiervan af te wijken.

Daarom heb ik aan mijn administratie de opdracht gegeven om deze problematiek te onderzoeken samen met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, een 12-tal gemeenten verspreid over Vlaanderen, Brussel en Wallonië, de gewestelijke wegbeheerders en de Verenigingen van Steden en Gemeenten. De v.z.w. Pro Vélo, een studiebureau gespecialiseerd in de fietsproblematiek, heeft eveneens meegewerkt aan de evaluatie.

Na het onderzoek van de voormelde knelpunten, kan het volgende gesteld worden.

2.2.1. Effecten op de verkeersveiligheid

Ongevallenstudies uitgevoerd zowel in het buitenland als in eigen land laten toe te concluderen dat het aantal ongevallen als gevolg van het invoeren van beperkt éénrichtingsverkeer niet toegenomen is. Waar meer ongevallen gebeuren, blijkt dat zij niet noodzakelijkerwijze het gevolg zijn van de maatregel zelf. Bovendien gebeuren die ongevallen niet in de straat zelf, maar op de kruispunten. Een eenvoudige hulpmiddel om aan kruispunten of in bochten de aanwezigheid van fietsers in tegenrichting te signaleren, bestaat erin om over een afstand van enkele meters op het wegdek de overlangse markering aan te brengen die een fietspad afbakt met daarin het symbool van een fiets.

2.2.2. Het aantal vereiste onderborden

De onderborden moeten geplaatst worden bij de verkeersborden F19 en C1 en bij de verkeersborden C31 of D1 die op de dwarsende openbare wegen zijn geplaatst.

Bijkomende signalatie met de nodige onderborden is vereist om de voorrangregels aan te duiden op de kruispunten.

Uit de discussies is gebleken dat de kostprijs voor signalatie op zich niet echt een obstakel vormt voor het invoeren van beperkt éénrichtingsverkeer.

Het nut of de noodzaak voor de plaatsing van de bijkomende signalatie (B17, B1 of B5 met onderborden) wordt momenteel onderzocht in het kader van een meer algemeen onderzoek van de voorschriften inzake de signalatie van het einde van wegvakken met éénrichtingsverkeer [cfr. de artikelen 8.1.1° b), 8.3.2° b) en 8.9.2° c) van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald en punt 9.1. van het ministerieel rondschrijven van 14 november 1977 betreffende de aanvullende reglementen en de plaatsing van de verkeerstekens]. Tot nader orde dient ook deze signalatie geplaatst te worden.

Par arrêté ministériel du 20 juillet 1990, le règlement du « gestionnaire de voiries » — l'arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière a été adapté comme suit :

— le placement des panneaux additionnels M3 ou M5 avec les signaux C1 (article 9.1.3°) et C31 (article 9.6°);

— l'usage de signaux C31 ou D1 ou D3 en cas de sens unique limité (article 9.5.3°, alinéa 2 et article 10.2.3°);

— le placement des panneaux additionnels M3 ou M5 avec les signaux D1 (article 10, alinéas 2, 3 et 4);

— le placement des panneaux additionnels M2 ou M4 avec les signaux F19 (article 12.6.3°);

— le placement des panneaux additionnels M9 ou M10 avec les signaux B1 (article 8.1.1°), B5 (article 8.3.2°) et B7 (article 8.9.2°).

Le but des prescriptions en matière de signalisation routière est de fournir une indication claire et cohérente du sens unique limité et de garantir une protection optimale aux carrefours.

2.2. Evaluation et points critiques

Diverses réactions des communes et des organisations de cyclistes et des contacts avec celles-ci ont abouti à un certain nombre de remarques et questions.

Les difficultés soulevées sont les suivantes :

— des doutes concernant la sécurité des cyclistes;

— le nombre et le coût des signaux;

— la largeur libre minimale recommandée de la chaussée de 3,50 mètres comme règle générale, avec la possibilité de déroger dans des cas particuliers.

C'est pourquoi j'ai chargé mon administration de revoir cette problématique en collaboration avec l'Institut belge pour la Sécurité routière, une douzaine de communes réparties à Bruxelles, en Flandre et en Wallonie, les gestionnaires des routes régionales et l'Union des Villes et Communes. L'a.s.b.l. Pro Vélo, un bureau d'étude spécialisé dans la problématique cycliste, a également collaboré à l'évaluation.

Après examen des points critiques évoqués ci-dessus, ce qui suit a pu être dégagé.

2.2.1. Effets sur la sécurité routière

Les études d'accidents entreprises tant à l'étranger que dans notre pays permettent de conclure que le nombre d'accidents suite à l'instauration d'un sens unique limité n'a pas augmenté. Lorsque des accidents surviennent, il apparaît qu'ils ne sont pas nécessairement la conséquence de la mesure elle-même. Par ailleurs, ces accidents ne surviennent pas dans la rue mais aux carrefours. Un moyen simple pour signaler la présence des cyclistes en contresens aux carrefours ou dans les virages consiste dans le fait de tracer au sol sur quelques mètres les marques discontinues délimitant une piste cyclable avec le symbole de la bicyclette.

2.2.2. Le nombre de panneaux additionnels exigés

Les panneaux additionnels doivent être placés avec les signaux F19 et C1 et les signaux C31 ou D1, qui sont placés sur les voies publiques adjacentes.

La signalisation prévue avec les panneaux additionnels est de surcroît exigée pour indiquer les règles de priorité aux carrefours.

Des discussions, il est apparu que le coût de la signalisation n'est pas en elle-même un véritable obstacle pour l'instauration d'un sens unique limité.

Le besoin ou la nécessité du placement des signaux prévus (B17, B1 ou B5 avec les panneaux additionnels) fait actuellement l'objet d'un examen dans le cadre d'une étude plus générale des prescriptions en matière de signalisation de fin de section de route à sens unique [cf. les articles 8.1.1° b), 8.3.2° b) et 8.9.2° c) de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière et le point 9.1. de la circulaire ministérielle du 14 novembre 1977 relative aux règlements complémentaires et au placement de la signalisation routière]. Jusqu'à nouvel ordre, il convient de placer cette signalisation.

Het is evenwel niet mogelijk om, zoals door sommigen werd gesuggereerd, het principe van het éénrichtingsverkeer om te keren, nl. bij wijze van een algemeen verkeersvoorschrift het fietsverkeer in beide richtingen toelaten in alle straten gesignaleerd door de verkeersborden F19 en C1 en het verbod om zulks te doen door middel van onderborden aan te duiden. In die optiek zou het beperkt éénrichtingsverkeer de regel worden en het gewoon éénrichtingsverkeer de uitzondering. Dergelijk voorschrift druist in tegen de internationale voorschriften opgenomen in het Verdrag inzake de Verkeerstekens en Bijlagen, opgemaakt te Wenen op 8 november 1968, waarin aan het verkeersbord, dat overeenstemt met het Belgische bord F19 de betekenis werd toegekend van « éénrichtingsweg ». Dit Verdrag werd door de wet van 30 september 1988 door België geratificeerd, waardoor we verplicht zijn dit internationaal akkoord, behoudens herziening, na te leven.

Verder blijft het noodzakelijk om zowel de borden F19 als de borden C1 te plaatsen. Het weglaten van het verkeersbord F19 zou een juridisch vacuüm creëren omtrent het statuut van de weg. Dit zou een impact hebben op een aantal verkeersregels van de wegcode die verbonden zijn aan de plaatsing van het verkeersbord F19 zoals de plaats op de openbare weg of het parkeren.

2.2.3. De aanbevolen vrije rijbaanbreedte om fietsverkeer in de tegenrichting toe te laten

De vooropgestelde aanbevolen breedte van 3,50 meter werd meestal als strikte norm gehanteerd. Er werd zelden van afgeweken. Dit is wellicht de voornaamste reden waarom er niet méér straten met beperkt éénrichtingsverkeer werden ingevoerd.

Nochtans blijkt uit de eigen ervaring en uit buitenlands onderzoek dat een vrije rijbaanbreedte van 3 meter de veiligheid van de fietsers niet noodzakelijk in het gedrang brengt, hooguit vermindert het comfort.

Om het fietsverkeer op meer systematische wijze toegang te geven tot éénrichtingsstraten, wordt ingevolge deze omzendbrief de algemene regel voor deze maatregel dan ook als volgt bepaald : een minimale vrije rijbaanbreedte van drie meter is voldoende. Dit is het geval bv. wanneer er geen of zeer weinig verkeer van zware voertuigen is (voornamelijk lokale bediening), bv. in straten met hoofdzakelijk plaatsgebonden verkeer, bv. waar niet links in de rijrichting wordt geparkeerd of bv. in autoluwe gebieden.

Alle zone 30-gebieden, en al de andere verblijfsgebieden, komen daartoe in aanmerking. Dit is eveneens het geval wanneer de weg in kwestie een belangrijke verbindingsweg vormt voor fietsers naar bv. een school of een sport- of recreatiecentrum.

Indien deze voorwaarden niet zijn vervuld, dan moet de vrije rijbaanbreedte noodzakelijkerwijze breder zijn, in sommige gevallen zelfs breder dan 3,5 meter.

In uitzonderlijke gevallen kan dan weer een nog smallere rijbaan volstaan, met een minimum van 2,60 meter, bv. wanneer de betrokken straat een essentiële schakel vormt in een fietsroute of wanneer omrijden voor de fietser een te grote omweg vormt over gevaarlijke wegen met gevaarlijke kruispunten. Dit is ook het geval wanneer de straat slechts zeer lokaal beperkt is tot deze minimumbreedte en er zich op die plaats geen fundamenteel onveiligheidsprobleem voor fietsers voordoet. Essentiële voorwaarden zijn wel dat fietsers en automobilisten een goed zicht hebben op elkaar en dat er enige uitwijkmogelijkheid bestaat.

3. Systematische invoering van beperkt éénrichtingsverkeer

Uit wat voorafgaat blijkt der er in feite geen bezwaren bestaan voor het meer systematisch openstellen van éénrichtingsstraten voor fietsverkeer (+ bromfietsen klasse A) in dubbele richting.

3.1. Invoeren van éénrichtingsverkeer.

In het kader van de politiek van de federale regering om het fietsverkeer te stimuleren en aldus op (in)directe wijze de verkeersleefbaarheid te verhogen, wordt er er bij alle wegbeheerders op aangedrongen om bij het invoeren van éénrichtingsverkeer op systematische wijze het fietsverkeer in beide richtingen toe te laten; gewoon éénrichtingsverkeer is maar aangewezen indien dwingende redenen van verkeersveiligheid het vereisen.

Er werd ten andere opdracht gegeven aan de Dienst voor het Inspecteren van de Verkeerstekens om alle aanvullende reglementen terzake te onderzoeken vanuit deze invalshoek.

Il n'est cependant pas possible, comme d'aucuns l'ont suggéré, de choisir comme principe dans un sens unique, notamment par le biais d'une règle générale de circulation, que la circulation des cycles soit admise dans les deux sens dans toutes les rues signalées par les signaux F19 et C1 et que l'interdiction serait dès lors signalée par un panneau additionnel. Dans cette optique, le sens unique limité de circulation serait la règle et le sens unique usuel l'exception. Une telle prescription irait à l'encontre des règles internationales de la Convention sur la Signalisation routière et Annexes faite à Vienne le 8 novembre 1968 dans laquelle le signal qui correspond au signal belge F19 a pour signification « voie à sens unique ». Cette Convention a été ratifiée par la Belgique par la loi du 30 septembre 1988 et, dès lors, nous sommes tenus, sous réserve de révision, de suivre cet accord international.

De surcroît, il est nécessaire de placer et les signaux F19 et les signaux C1. L'abandon du signal F19 créerait un vide juridique concernant le statut de la voie publique. Cela aurait un impact sur un ensemble de règles de circulation du code de la route qui sont liées au placement du signal F19 comme la place sur la voie publique ou le stationnement.

2.2.3. La largeur libre minimale de la chaussée pour autoriser la circulation des cyclistes à contresens

La largeur de 3,50 m recommandée comme base de référence a souvent été dénoncée comme une norme stricte. On y fait rarement exception. C'est peut-être la principale raison pour laquelle l'on n'a pas instauré plus de rues à sens unique limité.

Pourtant, il apparaît de notre propre expérience et de recherches à l'étranger qu'une largeur libre de la chaussée de 3 mètres ne met pas nécessairement la sécurité des cyclistes en danger, tout au plus le confort est diminué.

Afin d'autoriser de manière plus systématique la circulation des cyclistes à contresens dans les sens uniques, la règle générale pour cette mesure est fixée selon la présente lettre circulaire comme suit : une largeur libre de chaussée de trois mètres est suffisante. C'est le cas par exemple lorsqu'il n'y a pas ou peu de circulation de véhicules lourds (principalement une desserte locale) dans des rues à circulation essentiellement locale, ou lorsqu'il n'y a pas de stationnement à gauche, ou encore dans des zones à faible circulation automobile.

Toutes les zones 30, mais également d'autres quartiers à vocation résidentielle, entrent dès lors en ligne de compte. C'est également le cas lorsque la route en question constitue une liaison importante pour les cyclistes se rendant pas exemple à l'école ou à un centre sportif ou récréatif.

Si ces conditions ne sont pas remplies, la largeur libre de la chaussée doit nécessairement être plus large et dans certains cas même plus que 3,50 mètres.

Dans des cas exceptionnels, la chaussée existante peut encore être plus étroite; avec un minimum de 2,60 mètres, par exemple lorsque la rue en cause constitue un lien essentiel dans un itinéraire cycliste ou lorsque le trajet à effectuer par le cycliste constitue un détour trop important via des routes dangereuses avec des carrefours dangereux. C'est également le cas lorsque la rue est ramenée très localement à cette largeur et que, sur place, ne se posent pas de problèmes fondamentaux d'insécurité pour les cyclistes. Les conditions essentielles sont que les cyclistes et les automobilistes se perçoivent bien respectivement et qu'il soit possible de s'écarter quelque peu.

3. Instauration systématique du sens unique limité

De ce qui précède, il apparaît qu'il n'y a de fait pas d'obstacle pour une ouverture plus systématique des voies publiques à sens unique à la circulation des cyclistes (et des conducteurs de cyclomoteurs classe A) dans les deux sens.

3.1. Instauration d'un sens unique

Dans le cadre de la politique du gouvernement fédéral pour stimuler la circulation des cyclistes et, en conséquence, de manière directe ou indirecte d'accroître la qualité de l'environnement routier, on ne peut qu'insister auprès de tous les gestionnaires de voiries pour qu'ils autorisent de manière systématique, lors de l'instauration de sens uniques, la circulation cyclable dans les deux sens; le sens unique classique est toutefois indiqué lorsque des raisons pertinentes de sécurité l'imposent.

Des directives ont été données au Service d'Inspection de la Signalisation routière afin que tous les règlements complémentaires en la matière soient examinés dans cette optique.

In nieuwe verkavelingen of woonzones dient, in voorkomend geval, vanaf de aanvang met dit nieuwe principe rekening te worden gehouden. De combinatie van beperkt éénrichtingsverkeer met de aanleg van fietsverbindingen tussen de straten onderling, als kortere verbindingsweg, is hier aanbevolen.

Wanneer langs beide kanten van de rijbaan geparkeerd wordt en daardoor geen vrije ruimte van 3 meter over is om de fietsers in tegenrichting te laten rijden, dan dient overwogen te worden om éénzijdig parkeerverbod in te voeren zodat ook het beperkt éénrichtingsverkeer van toepassing kan worden gemaakt.

3.2. Reeds bestaand éénrichtingsverkeer

Gelijktijdig wordt gevraagd om systematisch de bestaande éénrichtingsstraten te onderzoeken in functie van de nieuwe normen met als bedoeling ze voor fietsverkeer in beide richtingen open te stellen.

4. Inrichting van het beperkt éénrichtingsverkeer

Voor de inrichting zelf bepaalt de wegbeheerder, zoals voorheen, de keuze in functie van de plaatselijke situatie: gemengd verkeer, al dan niet in combinatie met een parkeerregeling, een fietsuggestiestrook gekoppeld aan een parkeerverbod, fietsverkeer op een fietspad gemarkeerd of verhoogd en gesignaleerd door de borden D7 of D9, een aanloopfietspad op kruispunten, enz.

Er moet in elk geval bijzondere aandacht gegeven worden aan de inrichting op kruispunten aangezien precies daar ongevallen zijn geregistreerd.

Bovendien is het ten zeerste aangewezen reeds vóór en zeker na de invoering van het beperkt éénrichtingsverkeer de weggebruikers door middel van bijzondere panelen te informeren over de gewijzigde verkeerssituatie.

In de brochure « Fietsvoorzieningen — Aanbevelingen voor fietsvriendelijke verkeersinfrastructuur », uitgegeven in 1996 door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, zijn — in het bijzonder in hoofdstuk 4.6 — een aantal aanbevelingen gegeven voor de inrichting van beperkt éénrichtingsverkeer in straatsecties en op kruispunten.

Deze brochure bevat daarenboven nog tal van andere, goede raadgevingen en instructies voor een fietsveilig en -vriendelijk verkeer, zodanig dat ze als leidraad mag dienen voor uw beleid.

5. Nuttige adressen

Ministerie van Verkeer en Infrastructuur,

Dienst Wegveiligheid,

Directie Verkeersveiligheid (D1)

Residence Palace, Blok C (4° V)

Wetstraat 155, 1040 Brussel

Tel. 02/287.44.13 — fax 02/287.44.00

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (B.I.V.V.) VZW

Haachtsesteenweg 1405 — 1130 Brussel

Tel. 02/244.15.11 — fax 02/216.43.42

Tevens wordt verwezen naar het « Repertorium van de Verkeersveiligheid », uitgegeven eind 1997 door het B.I.V.V., waarin een volledige adressenlijst is vermeld van alle diensten en organisaties in verband met verkeersveiligheid.

De aandacht wordt bovendien gevestigd op de andere maatregelen die getroffen werden o.m. in verband met het fietsen en die vermeld staan in afzonderlijke koninklijke besluiten en omzendbrieven, die in werking treden op 1 november 1998.

De Staatssecretaris voor Veiligheid,
J. Peeters.

Dans de nouveaux lotissements ou dans des quartiers d'habitations, il convient, le cas échéant et dès l'origine, de prendre en compte ce nouveau principe. La combinaison du sens unique limité avec l'aménagement de liaisons cyclables entre le réseau de rues est recommandé en guise de raccourcis.

Lorsque le long des deux côtés de la chaussée il y a du stationnement et que l'espace libre de 3 mètres n'est pas disponible pour les cyclistes à contresens, il faut envisager une interdiction de stationnement d'un côté de telle sorte que l'on puisse rendre applicable le sens unique limité.

3.2. Les sens uniques existants

De la même manière, il a été demandé de réexaminer de manière systématique les sens uniques existants en fonction des nouvelles normes aux fins d'instaurer la circulation des cyclistes dans les deux sens de circulation.

4. Instauration d'un sens unique limité

Pour ce qui concerne l'instauration même de la mesure, le gestionnaire de la voirie a, comme par le passé, le choix en fonction de la situation locale: circulation mixte, en combinaison ou non avec une réglementation du stationnement, piste cyclable suggérée liée à une interdiction de stationnement, circulation des cyclistes sur une piste cyclable, marquée en chaussée ou en saillie et signalée par les signaux D7 ou D9, pistes cyclables ponctuelles marquées aux carrefours, etc.

L'on doit, dans chaque cas, prêter une attention particulière à l'aménagement des carrefours car ce sont à ces endroits que les accidents sont relevés.

En outre, il est vivement recommandé qu'avant et certainement après l'instauration du sens unique limité, les usagers soient informés de la modification de circulation par un panneau particulier.

Dans la brochure « Aménagements cyclables — Recommandations pour une infrastructure à la mesure des cyclistes » éditée en 1996 par l'Institut belge pour la Sécurité routière, un ensemble de recommandations sont répertoriées — en particulier dans le chapitre 4.6. — concernant l'instauration de sens uniques limités dans les sections de routes et aux carrefours.

Cette brochure contient en outre bon nombre d'autres bons conseils et instructions pour une circulation cycliste sûre et conviviale, à telle enseigne qu'elles peuvent vous servir comme lignes de conduite dans votre action.

5. Adresses utiles.

Ministère des Communications et de l'Infrastructure

Service Sécurité Routière,

Direction Sécurité de la Circulation (D1)

Résidence Palace, Bloc C, 4ème étage

Rue de la Loi 155, 1040 Bruxelles

Tél : 02/287.44.15 - télécopie : 02/284.44.00.

Institut belge pour la Sécurité routière (I.B.S.R.) A.S.B.L.

Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles

Tél : 02/244.15.11 - télécopie : 02/216.43.42.

En outre, il y a lieu de se référer au « Répertoire de la Sécurité routière » édité fin 1997 par l'I.B.S.R., répertoire dans lequel se trouve une liste complète d'adresses de tous les services et organismes en liaison avec la sécurité routière.

De plus, l'attention est attirée sur les autres mesures qui sont reprises dans des arrêtés royaux particuliers et lettres circulaires qui entrent en application le 1^{er} novembre 1998.

Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité,
J. Peeters.