

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2000-2001

18 MAI 2001

PROPOSITION D'ORDONNANCE

concernant l'aménagement de sens uniques limités et portant octroi de subsides aux communes pour l'aménagement de sens uniques limités

(déposée par Mme Adelheid BYTTEBIER (N),
M. Jean DEMANNEZ (F) et cs)

Développements

Le 23 février 2001, le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, majorité et opposition confondues, a voté en séance plénière la proposition de résolution actualisant la résolution « vélo » du 7 mars 1997. Cette résolution précise les mesures nécessaires pour que 10% des déplacements mécanisés se fassent à vélo en 2005. Le Plan régional de développement de 1995 partage cette ambition. La résolution « vélo » confirme la volonté de notre Conseil de voir se réaliser, pendant cette législature aussi, des aménagements cyclables.

L'accord gouvernemental de juillet 99 parle aussi à plusieurs reprises des usagers les plus faibles. La convivialité entre tous les usagers sera privilégiée avec une attention systématique aux piétons, écoliers, cyclistes et usagers à mobilité réduite. La sécurité sur la voie publique devra être sensiblement accrue, en particulier pour les usagers faibles. En outre, l'accord gouvernemental traite spécifiquement de mesures en faveur des cyclistes.

Les raisons pour lesquelles des mesures spécifiques en faveur des cyclistes s'imposent ont déjà été exposées en

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2000-2001

18 MAI 2001

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

betreffende de inrichting van beperkt eenrichtingsverkeer en houdende de toekenning van toelagen aan gemeenten voor het inrichten van beperkt eenrichtingsverkeer

(ingediend door mevr. Adelheid BYTTEBIER (N),
de heer Jean DEMANNEZ (F) en cs)

Toelichting

Op 23 februari 2001 werd door de Brusselse Hoofdstedelijke Raad in plenaire vergadering, zowel door meerderheid als door oppositie, het voorstel van resolutie goedgekeurd ter actualisering van de fietsresolutie van 7 maart 1997. Daarbij wordt gepreciseerd welke maatregelen noodzakelijk zijn om 10 % van het gemechaniseerd vervoer tegen 2005 met de fiets te laten gebeuren. Ook het gewestelijk Ontwikkelingsplan van 1995 heeft die ambitie. De fietsresolutie bevestigt de wil van onze Raad om, ook tijdens deze legislatuur, werk te maken van fietsvoorzieningen.

Ook het regeerakkoord van juli 1999 spreekt meermaals over de zachte weggebruikers. Bijzondere aandacht zal besteed worden aan de harmonie tussen alle weggebruikers, met systematische aandacht voor voetgangers, scholieren fietsers en weggebruikers met beperkte mobiliteit. De verkeersveiligheid dient drastisch verhoogd te worden, in het bijzonder voor de zachte weggebruikers. Daarnaast is in het regeerakkoord specifiek sprake van maatregelen ten gunste van de fietsers.

De redenen waarom maatregelen ten gunste van de fietsers noodzakelijk zijn, werden reeds uitvoerig uiteengezet

détail dans les développements de la nouvelle résolution "vélo" du 23 février 2001. En résumé, on peut affirmer que Bruxelles, où les cyclistes ne représentent pas même 2% des déplacements mécanisés, a un sérieux retard à rattraper. Le vélo ne se justifie pas seulement du point de vue environnemental, mais aussi du point de vue social (prix démocratique, peu encombrant), économique (coût des embouteillages) et de la santé. Mais les préjugés sont encore nombreux. Si on veut convaincre des personnes qui jusqu'ici n'ont pas osé faire le pas, il faut faciliter au maximum la vie des cyclistes.

Mais nous ne voulons pas nous en tenir à une résolution. C'est pourquoi nous transposons déjà un élément de cette résolution dans une proposition d'ordonnance. Notre choix s'est porté sur les sens uniques limités parce que ceux-ci permettent, par une petite intervention, d'améliorer considérablement la position du cycliste. Les rues de Bruxelles sont toujours plus nombreuses à être mises à sens unique. Les rues à sens unique permettent notamment de décourager la circulation de transit dans les zones résidentielles. Mais en faisant cela on ne pense pas assez aux cyclistes. Dès lors cette mesure, destinée à décourager l'automobiliste, décourage également les cyclistes. Or, la circulation des cyclistes pourrait souvent continuer à se faire dans les deux sens moyennant de petites adaptations à la signalisation. Les sens uniques limités offrent de nombreux avantages aux cyclistes. Pour commencer, les rues à sens unique sont souvent peu empruntées, assez étroites, et donc agréables et sûres. En outre, comme les cyclistes doivent fournir un effort, il est important de les autoriser à emprunter le chemin le plus court. Enfin, le contact visuel est bon entre le cycliste qui roule en sens inverse et l'automobiliste, ce qui réduit les risques d'accrochages.

Ceci nous amène au préjugé principal contre les sens uniques limités : la soi-disant insécurité. De nombreux gestionnaires de voirie, responsables politiques et policiers ont apparemment peine à se représenter que les sens uniques limités ne sont pas dangereux pour les cyclistes. Or, c'est généralement le contraire en raison de l'amélioration de la visibilité réciproque. En outre, nous avons précisé qu'il s'agissait de rues relativement peu empruntées. Lorsque les cyclistes ne peuvent pas emprunter une rue à sens unique, ils sont souvent déviés vers des artères plus fréquentées. Il est évident que certains carrefours, où les voitures roulent trop vite ou coupent le virage, peuvent présenter un danger. Dans ces cas-là, des infrastructures complémentaires, comme des pistes cyclables suggérées, des flots directionnels ou des casse-vitesse, offrent une solution. Enfin, une généralisation des sens uniques limités – c'est-à-dire dans toutes les rues à l'exception des rues trop étroites ou des rues où se poserait pour une quelconque raison un problème de sécurité – présente l'avantage que les automobilistes s'attendent à voir des cyclistes rouler en sens inverse et qu'ils en tiennent compte. Les résultats dans des villes qui ont pratiquement généralisé les sens uniques limités, comme Courtrai, Gand, Anvers ou Mons, sont positifs et on ne note aucune augmentation du nombre d'accidents.

in de toelichting bij de nieuwe fietsresolutie van 23 februari 2001. Samenvattend kan worden gesteld dat Brussel, waar de fietsers nu nog geen 2 % van de gemechaniseerde verplaatsingen halen, een serieuze inhaaloperatie voor de boeg heeft. De fiets is niet alleen om milieuredenen een goede keuze, maar ook om sociale (democratische kostprijs, weinig ruimtegebruik), economische (kostprijs van de files) en gezondheidsredenen. Er bestaan echter nog heel wat vooroordelen. Wil men mensen overtuigen die tot nog toe de stap niet durfden zetten, dan moet men het de fietsers zo gemakkelijk mogelijk maken.

Wij willen echter niet blijven steken op het niveau van een resolutie en verwerken daarom alvast één element uit deze resolutie in een voorstel van ordonnantie. Onze keuze valt hierbij op beperkt eenrichtingsverkeer omdat dit toelaat met een kleine ingreep de positie van de fietser aanzienlijk te verbeteren. Steeds meer Brusselse straten zijn ingericht voor verkeer in één richting. Eenrichtingsstraten zijn onder andere een goed middel om doorgaand verkeer in woonwijken te ontmoedigen. Vaak denkt men hierbij echter onvoldoende aan de fietsers en werkt een maatregel, bedoeld om het autoverkeer te ontmoedigen, ook ontmoedigend voor fietsers. In veel gevallen zou het fietsverkeer nochtans in beide richtingen kunnen blijven rijden, mits kleine aanpassingen aan de signalisatie. Het beperkt eenrichtingsverkeer biedt talrijke voordelen voor de fietsers. Om te beginnen zijn eenrichtingsstraten vaak autoluwe, relatief smalle, en dus aangename en veilige straten. Aangezien fietsers een inspanning moeten leveren, is het bovendien belangrijk hen toe te laten de kortste verbinding te nemen. Tot slot is er een goed visueel contact tussen de fietser die in tegenrichting rijdt en de automobilist, wat de kans op aanrijdingen beperkt.

Dit laatste brengt ons bij hét vooroordeel tegen beperkt eenrichtingsverkeer : de zagezegde onveiligheid. Heel wat wegbeheerders, beleidsverantwoordelijken en politie kunnen zich blijkbaar moeilijk voorstellen dat beperkt eenrichtingsverkeer niet gevaarlijk zou zijn voor de fietsers. In de meeste gevallen is het tegendeel echter het geval omwille van de verbeterde onderlinge zichtbaarheid. Bovendien gaat het zoals gezegd om relatief autoluwe straten en worden fietsers, wanneer ze een eenrichtingsstraat niet mogen nemen, vaak afgeleid naar drukkere verkeersaders. Natuurlijk kunnen bepaalde kruispunten, waar auto's te snel rijden of de bocht afsnijden, een mogelijk gevaar opleveren. Op dat ogenblik biedt bijkomende infrastructuur, zoals fietssuggestiestroken, verkeersgeleiders of verkeersdrempels, een oplossing. Tot slot biedt een veralgemeende instelling van beperkt eenrichtingsverkeer, dat wil zeggen in alle straten behalve de straten die te smal zijn of waar zich om één of andere reden toch een veiligheidsprobleem zou stellen, het voordeel dat automobilisten sneller fietsers uit de tegenrichting verwachten en er dan ook rekening mee houden. De resultaten in steden die min of meer veralgemeend beperkt eenrichtingsverkeer hebben ingesteld, zoals Kortrijk, Gent, Antwerpen of Mons zijn positief en is er geen verhoging van het aantal ongevallen.

Depuis longtemps déjà, les associations cyclistes demandent des sens uniques limités. Les choses commencent également à bouger au niveau politique après l'effort consenti par plusieurs communes pilotes. La possibilité d'instaurer un sens unique limité en plaçant un panneau additionnel sous le signal de sens interdit (C1) et le signal de sens obligatoire (F19) existe déjà depuis la modification du règlement général sur la police de la circulation routière (arrêté royal du 1^{er} décembre 1975) intervenue le 20 juillet 1990. La récente « proposition de loi modifiant l'article 68 du règlement général sur la police de la sécurité routière en ce qui concerne l'autorisation des cyclistes dans les rues à sens unique », déposée le 9 mai 2000 par Lode Vanoost et Marie-Thérèse Coenen à la Chambre des représentants, renverse la logique et dispose ce qui suit : « Un panneau additionnel du modèle M2 ou M3 prévu à l'article 65.2 doit compléter le signal C1 sauf :

- si la chaussée a une largeur inférieure à 3 mètres et que la vitesse maximale autorisée n'est pas inférieure à 50 km/h;
- si la chaussée a une largeur inférieure à 3,5 mètres et que la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h;
- si des raisons de sécurité impérieuses s'y opposent. ».

Etant donné que le règlement général sur la police de la circulation n'est pas réglé par une loi mais par un arrêté royal, Mme Isabelle Durant, ministre fédérale compétente pour la Mobilité, reprend la proposition de loi pour la transposer dans un arrêté royal. Mais pourquoi la Région de Bruxelles-Capitale ne s'inscrirait-elle pas déjà dans cette nouvelle dynamique au lieu d'attendre le texte définitif ? En définitive, la future loi fédérale servira uniquement à forcer les communes récalcitrantes. Notre Région n'a pas besoin d'y être forcée, nous en voulons pour preuve la résolution « vélo » qui vient d'être actualisée. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a d'ailleurs émis un avis favorable sur les principes figurant dans la proposition de loi susmentionnée. Mais elle demande d'en limiter la portée, dans l'agglomération, aux voiries où la vitesse est égale ou inférieure à 50 km/h.

Cela étant, la majorité des rues à sens unique dans la Région de Bruxelles-Capitale sont des voiries communales. Actuellement, la situation varie fortement d'une commune à l'autre. A Etterbeek depuis 1997, plus d'un tiers des rues à sens unique sont accessibles dans les deux sens aux cyclistes. Dans d'autres communes, les sens uniques limités constituent une exception. Certaines communes disposent déjà d'une étude depuis un certain temps. Dans d'autres communes, la nouvelle majorité tient à mettre en œuvre les sens uniques limités. Bien que la seule mesure obligatoire consiste à placer des panneaux additionnels et qu'elle n'engendre pas de frais énormes, certaines communes ne dédaigneraient pas un coup de pouce. Un instru-

De fietsverenigingen zijn al lang vragende partij voor beperkt eenrichtingsverkeer. Ook op politiek vlak begint, na de inspanning van een aantal pilootgemeenten, één en ander te bewegen. De mogelijkheid om beperkt eenrichtingsverkeer in te stellen door middel van het plaatsen van een onderbord onder het verbodsbord verboden toegang (C1) en het gebodsbord verplichte rijrichting (F19) bestaat al sinds de wijziging van 20 juli 1990 van het wegverkeersreglement (koninklijk besluit van 1 december 1975). Het recente « wetsvoorstel tot wijziging, wat de toelating van fietsers in eenrichtingsstraten betreft, van artikel 68 van het wegverkeersreglement » dat op 9 mei 2000 door Lode Vanoost en Marie-Thérèse Coenen in de Kamer van volksvertegenwoordigers werd ingediend, draait de logica om en stelt : « Een verbodsbord gaat steeds vergezeld van een onderbord M2 of M3, tenzij :

- de rijbaan minder dan 3 meter breed is en de maximum toegelaten snelheid niet lager is dan 50 km/u;
- wanneer de rijbaan minder dan 3,5 meter breed is en de maximumsnelheid hoger is dan 50 km/u;
- wanneer er dwingende veiligheidsredenen zijn. ».

Aangezien het wegverkeersreglement niet bij wet maar door koninklijk besluit wordt geregeld, neemt federaal minister bevoegd voor Mobiliteit, Isabelle Durant, het wetsvoorstel over om het in een koninklijk besluit te zetten. Maar waarom zouden we in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in plaats van te wachten op de definitieve tekst, ons niet nu al inschakelen in deze nieuwe dynamiek ? Uiteindelijk is de toekomstige federale wet enkel bedoeld om gemeenten die niet mee willen over de brug te halen en ons gewest heeft, getuige daarvan de pas geactualiseerde fietsresolutie, deze stok achter de deur niet nodig om in actie te komen. De Brusselse Hoofdstedelijke regering heeft trouwens een gunstig advies uitgebracht inzake de principes van het bovenvermelde wetsvoorstel. Wel vraagt ze om de draagwijdte in de agglomeratie te beperken tot wegen waar de snelheid gelijk is aan of lager dan 50 km/u.

De meeste eenrichtingsstraten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn echter gemeentewegen. Op dit ogenblik verschilt de situatie grondig van gemeente tot gemeente. In Etterbeek zijn sinds 1997 meer dan een derde van de eenrichtingsstraten in beide richtingen toegankelijk voor fietsers. In andere gemeenten is beperkt eenrichtingsverkeer een uitzondering. Sommige gemeenten beschikken reeds een tijdje over een studie. In andere gemeenten wil de nieuwe meerderheid dan weer werk maken van beperkt eenrichtingsverkeer. Alhoewel de enige verplichte maatregel het plaatsen van onderborden is en dit geen gigantische kosten met zich meebrengt, kunnen een aantal gemeenten ongetwijfeld een duwtje in de rug gebruiken. Een bestaand

ment existe au niveau de la Région pour influencer la politique communale : il s'agit des conventions. Ce système combine autonomie communale avec coordination et incitant régionaux.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cet article n'appelle aucun commentaire.

Article 2

Il est logique que la Région donne elle-même le bon exemple si elle souhaite inciter les communes à prendre des mesures en faveur des cyclistes.

On retrouve également la limitation de largeur et de vitesse dans la proposition de loi de Lode Vanoost et Marie-Thérèse Coenen.

Le règlement général sur la police de la circulation routière impose le placement de panneaux additionnels. Le placement de logos « vélo » aux carrefours n'est pas obligatoire mais il nous paraît indispensable dans une Région où le nombre de cyclistes est, provisoirement, à ce point peu élevé que les automobilistes ne s'attendent pas toujours à croiser des cyclistes.

Le but n'est pas de délaissé systématiquement les carrefours où des mesures complémentaires sont indispensables pour garantir la sécurité. Les raisons de sécurité impérieuses dont il est question ne peuvent s'appliquer qu'à des cas exceptionnels.

Article 3

Les mêmes conditions s'appliquent aux communes et à la Région, comme prévu à l'article 2, § 1^{er}. La condition complémentaire (70 % du nombre total des rues à sens unique à l'exception des rues trop étroites et des rues où la vitesse autorisée est trop élevée) doit inciter les communes à appliquer la mesure en une fois et sur tout leur territoire. Cette mesure, associée à une campagne d'information, améliorera la sécurité routière.

Il s'agit d'un subside pour les adaptations et non pour une étude. De plus, il s'agit d'un subside unique, ce qui signifie que l'entretien de l'infrastructure, par exemple la remise en peinture des logos « vélo », est à charge de la commune.

Pour l'octroi du montant forfaitaire, il est partiellement tenu compte de la superficie des communes. Le ministre compétent détermine le montant de l'intervention.

instrument om het gemeentelijk beleid vanuit het gewest te beïnvloeden, zijn convenanten. Dit systeem combineert gemeentelijke autonomie en gewestelijke stimulans en coördinatie.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Het is logisch dat het gewest, daar waar ze de gemeenten wil aansporen tot maatregelen ten gunste van de fietsers, zelf het goede voorbeeld geeft.

De beperking van breedte en snelheid is ook terug te vinden in het wetsvoorstel van Lode Vanoost en Marie-Thérèse Coenen.

Het plaatsen van onderborden is verplicht volgens het wegverkeersreglement. Het aanbrengen van fietslogo's aan de kruispunten is niet verplicht, maar lijkt ons onontbeerlijk in een gewest waar het aantal fietsers voorlopig zo laag ligt dat automobilisten niet altijd verwachten fietsers te kruisen.

Het is niet de bedoeling dat kruispunten waar bijkomende maatregelen nodig zijn om de veiligheid te verzekeren, systematisch ongemoeid worden gelaten. De dwingende veiligheidsredenen waarvan sprake kunnen slechts slaan op uitzonderlijke gevallen.

Artikel 3

Voor de gemeenten gelden dezelfde voorwaarden als voor het gewest, zoals bepaald in artikel 2, § 1. De bijkomende voorwaarde, 70 % van het totaal aantal eenrichtingsstraten behalve de straten die te smal zijn of waar de toegelaten snelheid te hoog ligt, moet gemeenten aanmoedigen om de ingreep in één keer door te voeren over hun hele grondgebied. Dit, gepaard gaande met een informatiecampagne, komt de verkeersveiligheid ten goede.

Het gaat om een toelage voor de aanpassingen, niet voor een studie. Het gaat bovendien om een eenmalige toelage, wat betekent dat het onderhoud van de infrastructuur, bijvoorbeeld het herschilderen van de fietslogo's op rekening van de gemeente komt.

Voor de toekenning van het forfaitaire bedrag wordt enigszins rekening gehouden met de grootte van de gemeenten. De bevoegde minister bepaalt de grootte van het bedrag.

Comme il s'agit d'argent régional, un montant plus important est affecté aux adaptations sur des voiries qui rejoignent les itinéraires cyclables régionaux.

Le subside s'inscrit dans le cadre de la résolution « vélo » afin de réaliser concrètement l'objectif du Plan régional de développement, c'est-à-dire 10% des déplacements mécanisés en vélo d'ici 2005. C'est pourquoi il est très important de permettre à court terme la mise en œuvre de sens uniques limités dans un maximum de rues. C'est pour cette même raison – une exécution rapide – que le financement, organisé par l'ordonnance, est prévu à partir de janvier 2001. En effet, nous ne voulons pas que la procédure de mise en œuvre de la présente ordonnance constitue un frein pour les initiatives déjà en cours cette année.

Article 4

Une mesure relativement simple comme l'instauration des sens uniques limités ne nécessite pas de procédure lourde, mais elle exige une approche sérieuse.

Article 5

La période de cinquante jours est un délai raisonnable qui doit permettre au gouvernement de prendre une décision d'octroi ou non d'un subside sans que la commune ne doive attendre trop longtemps la décision.

Entre la décision et sa notification, l'ordonnance prévoit 15 jours au maximum.

Article 6

Le paiement s'effectue en deux phases : 40 % après la notification de la décision, les 60 % restants après l'exécution des travaux.

Article 7

Cette disposition règle la date d'entrée en vigueur de l'ordonnance.

Aangezien het om gewestelijk geld gaat wordt een groter bedrag uitgetrokken voor aanpassingen op wegen die aansluiten op gewestelijke fietsroutes.

De toelage past in het kader van de fietsresolutie om de doelstelling van het GewOP, namelijk 10 % van het gemechaniseerd vervoer met de fiets tegen 2005, concreet te verwezenlijken. Vandaar dat het belangrijk is om op korte termijn het beperkt eenrichtingsverkeer mogelijk te maken in zoveel mogelijk straten. Omwille van dezelfde bekommernis – snelle uitvoering – is de financiering die mogelijk gemaakt wordt door de ordonnantie, voorzien vanaf januari 2001. We willen immers niet dat de procedure voor het in voege treden van deze ordonnantie een rem zou zijn op initiatieven die dit jaar al lopen.

Artikel 4

Een relatief eenvoudige ingreep als het instellen van beperkt eenrichtingsverkeer behoeft geen loodzware procedure, wel een garantie voor een serieuze aanpak.

Artikel 5

De periode van vijftig dagen is een redelijke termijn waarbinnen de regering een besluit moet kunnen nemen over het al dan niet toekennen van een toelage zonder dat de gemeente al te lang moet wachten op de beslissing.

Tussen beslissing en kennisgeving voorziet de ordonnantie een maximum van 15 dagen.

Artikel 6

De uitbetaling gebeurt in twee fasen : 40 % na de kennisgeving van de beslissing, de overige 60 % na uitvoering van de werken.

Artikel 7

Deze bepaling regelt de inwerkingtreding van deze ordonnantie.

Adelheid BYTTEBIER (N)
Jean DEMANNEZ (F)

PROPOSITION D'ORDONNANCE

concernant l'aménagement de sens uniques limités et portant octroi de subsides aux communes pour l'aménagement de sens uniques limités

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

§ 1^{er}. Dans la mesure du possible, la Région de Bruxelles-Capitale s'engage, pour toutes les voiries à sens unique dont elle est gestionnaire, à instaurer un sens unique limité sauf :

- si la chaussée a une largeur inférieure à 3 mètres et que la vitesse maximale autorisée n'est pas inférieure à 50 km/h;
- si la chaussée a une largeur inférieure à 3,5 mètres et que la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h;
- si des raisons de sécurité impérieuses s'y opposent.

§ 2. On instaure toujours des sens uniques limités en plaçant des panneaux additionnels M2 ou M3 sous le signal C1 et en plaçant des panneaux additionnels M4 ou M5 sous le signal F19, ainsi qu'en plaçant des logos « vélo » aux carrefours.

§ 3. Pour les carrefours où la sécurité est insuffisante, on prendra des mesures complémentaires pour garantir la sécurité des cyclistes. Ces mesures ont pour but d'augmenter la visibilité des cyclistes, d'abaisser la vitesse de la circulation automobile et d'éviter que les automobilistes ne coupent le virage.

Article 3

§ 1^{er}. La Région de Bruxelles-Capitale peut, dans les limites des crédits budgétaires, octroyer un subside à toute commune qui s'engage, pour 70 % au moins des voiries à sens unique dont elle est gestionnaire, à instaurer un sens unique limité. Il s'agit de 70 % de toutes les rues à sens unique à l'exception des rues trop étroites ou des rues où la vitesse autorisée des voitures est trop élevée, selon les conditions telles que mentionnées à l'article 2, § 1^{er}, 1^{er} et 2^{ème} tirets.

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

betreffende de inrichting van beperkt eenrichtingsverkeer en houdende de toekenning van toelagen aan gemeenten voor het inrichten van beperkt eenrichtingsverkeer

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

§ 1. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verbindt er zich toe, in de mate van het mogelijke, op alle eenrichtingswegen waarvan zij zelf wegbeheerder is, beperkt eenrichtingsverkeer in te stellen, behalve :

- wanneer de rijbaan minder dan 3 meter breed is, tenzij de maximaal toegelaten snelheid lager is dan 50 km/u;
- wanneer de rijbaan minder dan 3,5 meter breed is en de maximaal toegelaten snelheid hoger is dan 50 km/u;
- wanneer er dwingende veiligheidsredenen zijn.

§ 2. Het instellen van beperkt eenrichtingsverkeer gebeurt altijd door het plaatsen van onderborden M2 of M3 onder het verbodsbord C1 en het plaatsen van onderborden M4 of M5 onder het gebodsbord F19 en het aanbrengen van fietslogo's aan de kruispunten.

§ 3. Op kruispunten waar de veiligheid onvoldoende is, worden bijkomende maatregelen genomen om de veiligheid van de fietsers te verzekeren. Deze maatregelen hebben als objectief het verhogen van de zichtbaarheid van de fietsers, het verlagen van de snelheid van het autoverkeer en het vermijden dat automobilisten de bocht afsnijden.

Artikel 3

§ 1. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan, binnen de perken van de begrotingskredieten, een toelage toekennen aan elke gemeente die er zich toe verbindt op minstens 70 % van de wegen met eenrichtingsverkeer, waarvan ze tevens wegbeheerder is, beperkt eenrichtingsverkeer in te stellen. Het betreft 70 % van alle eenrichtingsstraten behalve de straten die te smal zijn of waar de toegelaten snelheid van de wagens te hoog ligt, volgens de voorwaarden vermeld in artikel 2, § 1, eerste en tweede streepje.

§ 2. Ce subside est un subside unique destiné aux adaptations nécessaires pour transformer la rue à sens unique en une rue sûre, à sens unique limité. Il s'agit des mesures obligatoires mentionnées à l'article 2, § 2, auxquelles s'ajoutent des mesures de sécurité complémentaires aux endroits où les communes l'estiment opportun.

§ 3. Le montant maximum de ce subside consiste en un montant forfaitaire octroyé pour des travaux d'infrastructure visant à promouvoir la sécurité. Ce montant dépend de la superficie de la commune. Pour ce faire, les communes sont divisées en trois catégories : les communes dont la superficie est inférieure à 8 km²; les communes dont la superficie est comprise entre 8 et 16 km² et les communes dont la superficie dépasse 16 km². Le ministre compétent détermine le montant du subside forfaitaire. Ce montant forfaitaire est augmenté d'une somme complémentaire qui couvre les frais d'installation des panneaux additionnels obligatoires et de logos « vélo » aux carrefours, selon la règle suivante : 100 % pour les voiries communales qui se trouvent sur le parcours d'un des itinéraires cyclables régionaux, 80 % pour les voiries communales qui rejoignent un itinéraire cyclable régional et 50 % pour les autres voiries.

§ 4. Le subside est une intervention unique dans les frais d'adaptations, pour lesquelles un dossier est introduit au cours de la période 2001-2002. Les travaux doivent débiter au plus tard dans les deux ans qui suivent l'introduction du dossier. Les frais qui ont été consentis dans ce cadre pendant la période 2001-2002 avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance sont également remboursés.

Article 4

Toute demande de subside est accompagnée des documents suivants, établis en trois exemplaires et adressés à l'administration de l'Équipement et du Transport :

- un relevé de toutes les voiries à sens unique de la commune, indiquant celles qui sont ou non susceptibles de devenir des sens uniques limités, leurs caractéristiques techniques et les éventuels problèmes;
- une décision motivée du conseil communal avec une liste des voiries à sens unique où il souhaite instaurer des sens uniques limités ainsi que la façon d'y procéder, afin que les adaptations garantissent la sécurité du trafic;
- l'approbation de l'administration fédérale;
- une estimation du coût des adaptations.

Article 5

§ 1^{er}. Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale décide d'octroyer ou non le subside dans les cin-

§ 2. Deze toelage is een eenmalige toelage en heeft als voorwerp de aanpassingen nodig om de eenrichtingsstraat om te vormen tot een veilige straat met beperkt eenrichtingsverkeer. Het betreft de verplichte maatregelen, vermeld in artikel 2, § 2, aangevuld met bijkomende veiligheidsmaatregelen, daar waar de gemeente dit wenselijk acht.

§ 3. Het maximumbedrag van de toelage bestaat uit een forfaitair bedrag voor infrastructuurwerken ter bevordering van de veiligheid. Dit bedrag is afhankelijk van de grootte van de gemeente, waarbij de gemeenten verdeeld worden in drie categorieën : gemeenten kleiner dan 8 km², gemeenten tussen 8 en 16 km² en gemeenten groter dan 16 km². De bevoegde minister bepaalt de grootte van de forfaitaire toelage. Dit forfaitaire bedrag wordt vermeerderd met een aanvullende som die de kosten dekt van de verplichte onderborden en het aanbrengen van fietslogo's aan de kruispunten en dit volgens de volgende regeling : 100 % voor gemeentewegen die liggen op het parcours van één van de gewestelijke fietsroutes, 80 % voor gemeentewegen die aansluiten op een gewestelijke fietsroute en 50 % voor de andere wegen.

§ 4. De toelage is een eenmalige tussenkomst voor aanpassingen waarvoor het dossier wordt ingediend in de periode 2001-2002. De aanvang van de werken moet minstens binnen de twee jaar na de indiening van het dossier geschieden. Kosten die in dit kader werden gemaakt in de periode 2001-2002 maar vóór het in voege treden van deze ordonnantie worden eveneens terugbetaald.

Artikel 4

Elke aanvraag tot een toelage wordt vergezeld van de hierna volgende bescheiden, in drievoud opgesteld en gericht aan het Bestuur voor Uitrusting en Vervoer :

- een overzicht van alle eenrichtingsstraten in de gemeente, opgedeeld volgens wel en niet in aanmerking komend voor beperkt eenrichtingsverkeer, met hun technische kenmerken en met aanduiding van mogelijke probleempunten;
- een gemotiveerde beslissing van de gemeenteraad met een lijst van de eenrichtingsstraten waar men beperkt eenrichtingsverkeer wil instellen plus de wijze waarop dit gebeurt, met oog voor de verkeersveiligheid van de aanpassingen;
- de goedkeuring van de federale administratie;
- een raming van de kostprijs van de aanpassingen.

Artikel 5

§ 1. Binnen een termijn van vijftig dagen na ontvangst van de aanvraag beslist de Brusselse Hoofdstedelijke

quante jours suivant la réception de la demande.

Le gouvernement peut prolonger une fois ce délai pour une durée qui n'excède pas cinquante jours.

L'absence de décision du gouvernement dans ces délais vaut accord de principe sur le montant du subside demandé.

§ 2. La notification de la décision gouvernementale d'octroi ou non du subside intervient dans les 15 jours qui suivent la décision.

Article 6

Le subside est liquidé comme suit :

- quarante pour cent après la notification de la décision d'octroi du subside;
- soixante pour cent après l'exécution des travaux.

Article 7

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Le 30 avril 2001.

Régierung over het al dan niet toekennen van de toelage.

Deze termijn kan door de Regering één maal verlengd worden voor een duur die de vijftig dagen niet overschrijdt.

Het uitblijven van een beslissing van de Regering binnen deze termijnen geldt als principiële instemming ten belope van het gevraagde subsidiebedrag.

§ 2. De kennisgeving van de regeringsbeslissing inzake het al dan niet toekennen van de toelage gebeurt binnen de 15 dagen na de beslissing.

Artikel 6

De uitbetaling van de toelage gebeurt volgens de volgende fasering :

- veertig procent na de kennisgeving van de beslissing van de toelage;
- zestig procent na de uitvoering van de werken.

Artikel 7

Deze ordonnantie treedt in werking de dag waarop ze wordt bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

30 april 2001.

Adelheid BYTTEBIER (N)
 Jean DEMANNEZ (F)
 Marc COOLS (F)
 Jean-Pierre CORNELISSEN (F)
 Michel VAN ROYE (F)
 Joël RIGUELLE (F)
 Brigitte GROUWELS (N)
 Sven GATZ (N)