

## **BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD**

---

GEWONE ZITTING 2001-2002

23 JANUARI 2002

---

### **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 mevrouw Adelheid BYTTEBIER (N),  
de heer Michel MOOCK (F) c.s.)

---

### **VERSLAG**

uitgebracht namens de Verenigde  
Commissies voor de Infrastructuur,  
belast met Openbare Werken en Verkeerswezen  
en voor Binnenlandse zaken,  
belast met de Lokale Besturen en  
de Agglomeratiebevoegdheden

door de heer Alain ADRIAENS (F)

---

## **CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE**

---

SESSION ORDINAIRE 2001-2002

23 JANVIER 2002

---

### **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. Michel MOOCK (F) et cs)

---

### **RAPPORT**

fait au nom des Commissions réunies  
de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics  
et des Communications et  
des Affaires Intérieures,  
chargée des Pouvoirs locaux et  
des Compétences d'agglomération

par M. Alain ADRIAENS (F)

---

---

Aan de werkzaamheden van de Verenigde Commissies hebben deelgenomen :

**1. Commissie voor de Infrastructuur :**

*Vaste leden* : mevr. Françoise Bertieaux, de heren Jean-Pierre Cornelissen, Claude Michel, mevr. Marie-Jeanne Riquet, mevr. Françoise Schepmans, de heren Didier van Eyll, Bernard Ide, mevr. Geneviève Meunier, de heren Michel Van Roye, Michel Moock, Mahfoudh Romdhani, Denis Grimberghs, Johan Demol.

*Plaatsvervangers* : de heren Alain Adriaens, Mohamed Azzouzi.

**2. Commissie voor Binnenlandse zaken :**

*Vaste leden* : mevr. Danielle Caron, de heer Stéphane de Lobkowicz, mevr. Amina Derbaki Sbai, mevr. Marion Lemesre, mevr. Martine Payfa, de heer Fouad Lahssaini, mevr. Anne-Sylvie Mouzon, de heren Joël Riguelle, Jan Béghin.

*Plaatsvervangers* : de heren Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Benoît Cereche.

*Andere leden* : mevr. Adelheid Byttebier, de heren Marc Cools, Joseph Parmentier, Albert Mahieu.

---

*Zie :*

**Stuk van de Raad :**

A-183/1 – 2000/2001 : Voorstel van ordonnantie.

---

Ont participé aux travaux des commissions réunies :

**1. Commission de l'Infrastructure :**

*Membres effectifs* : Mme Françoise Bertieaux, MM. Jean-Pierre Cornelissen, Claude Michel, Mmes Marie-Jeanne Riquet, Françoise Schepmans, MM. Didier van Eyll, Bernard Ide, Mme Geneviève Meunier, MM. Michel Van Roye, Michel Moock, Mahfoudh Romdhani, Denis Grimberghs, Johan Demol.

*Membres suppléants* : MM. Alain Adriaens, Mohamed Azzouzi.

**2. Commission des Affaires intérieures :**

*Membres effectifs* : Mme Danielle Caron, M. Stéphane de Lobkowicz, Mmes Amina Derbaki Sbai, Marion Lemesre, Martine Payfa, M. Fouad Lahssaini, Mme Anne-Sylvie Mouzon, MM. Joël Riguelle, Jan Béghin.

*Membres suppléants* : MM. Yves de Jonghe d'Ardoye d'Erp, Benoît Cereche.

*Autres membres* : Mme Adelheid Byttebier, MM. Marc Cools, Joseph Parmentier, Albert Mahieu.

---

*Voir :*

**Document du Conseil :**

A-183/1 – 2000/2001 : Proposition d'ordonnance.

## Inleiding

Het voorstel van ordonnantie is tweemaal besproken in de verenigde commissies voor de Infrastructuur, belast met Openbare Werken en Verkeerswezen, en voor de Binnenlandse Zaken, belast met de Lokale Besturen en de Agglomeratiebevoegdheden: op 3 oktober 2001 – vóór de begrotingsbespreking – en op 23 januari 2002.

### I. Uiteenzetting van mevrouw Adelheid Byttebier

Mevrouw Adelheid Byttebier herinnert eraan dat er twee resoluties betreffende de noodzaak om het gebruik van de fiets in de stad te bevorderen eenparig door de democratische fracties aangenomen zijn. De indieners vonden dat een voorstel van resolutie niet volstond en dat een wetgevend initiatief genomen moest worden.

De indiener wijst erop dat dit voorstel van ordonnantie ertoe strekt het Gewest te laten bijdragen tot de inrichting van beperkt eenrichtingsverkeer. Deze bijdrage kost minder dan de investeringen om de gewestelijke fietsroutes aan te leggen. Het voorstel is trouwens beperkt tot het bestaande eenrichtingsverkeer.

Mevrouw Adelheid Byttebier meent dat de gemeenten gestimuleerd moeten worden om beperkt eenrichtingsverkeer in te richten voor de fietsers. De doelstelling bestaat erin ervoor te zorgen dat op korte termijn 70 % van het beperkt eenrichtingsverkeer open staat voor fietsers. Zij preciseert dat de gemeenten niet meer verplicht zouden zijn om de borden M2-M3 zoals bepaald in het Europese verkeersreglement te plaatsen. Zij onderstreept dat er een « one shot » financiering nodig is om de verschillende dossiers in 2001-2002 te behandelen.

## II. Algemene bespreking

De heer Alain Adriaens wijst erop dat zijn fractie het initiatief van mevrouw Adelheid Byttebier en de heer Jean Demannez goedkeurt. Zijn fractie heeft trouwens het voorstel van ordonnantie medeondertekend.

Hij herinnert er evenwel aan dat hij als dagelijks fietser ervaren heeft dat bepaalde personen soms bezwaren hebben tegen de mogelijkheid om fietsers in straten met eenrichtingsverkeer tegen de rijrichting te laten rijden. Hij wijst erop dat het beter is voor de fietser om de wagen te zien aankomen dan dat de wagen achter hem aankomt.

Het verbaast de volksvertegenwoordiger dat de indieners van het voorstel aan drie categorieën van gemeenten gedacht hebben, die volgens hem niet altijd volgens pertinente criteria gekozen zijn. Hij vraagt of de gemeenten niet opgedeeld moeten worden volgens de lengte van het wegennet en niet op grond van hun oppervlakte.

## Introduction

La proposition d'ordonnance a été examinée à deux reprises en commissions réunies de l'Infrastructure, chargée des Travaux publics et des Communications et des Affaires intérieures, chargée des Pouvoirs locaux et des Compétences d'agglomération : le 3 octobre 2001 – avant la discussion budgétaire – et le 23 janvier 2002.

### I. Exposé de Mme Adelheid Byttebier

Mme Adelheid Byttebier rappelle que deux résolutions relatives à la nécessité de promouvoir le vélo en ville ont été adoptées à l'unanimité des groupes démocratiques. Cependant, le poids d'une proposition de résolution étant insuffisant, les auteurs ont estimé qu'il fallait une initiative législative.

L'auteur signale que cette proposition d'ordonnance propose une intervention régionale en faveur des sens uniques limités (SUL), qui, par rapport aux investissements à réaliser pour concrétiser les itinéraires cyclables régionaux (ICR), requiert des montants peu importants. La proposition se limite d'ailleurs aux sens uniques limités existants.

Mme Byttebier estime que pour permettre aux cyclistes d'emprunter les SUL en sens inverse, il faut des incitants pour les communes. L'objectif étant qu'à court terme 70 % des sens uniques limités soient empruntables à contresens par les vélos. Elle précise que les communes ne seraient plus obligées d'apposer les panneaux M2-M3 prévus par le Code de la route européen. Elle souligne qu'un financement « one shot » est nécessaire pour traiter les différents dossiers en 2001-2002.

## II. Discussion générale

M. Alain Adriaens signale que son groupe approuve l'initiative prise par Mme Byttebier et M. Demannez. Son groupe a d'ailleurs co-signé la proposition d'ordonnance.

Il rappelle toutefois qu'en tant que cycliste quotidien, la possibilité pour les cyclistes d'emprunter les sens uniques à contresens rencontre parfois des réticences de certaines personnes. Sur ce point, il tient à informer qu'il vaut mieux pour le cycliste de voir arriver le véhicule vers lui que dans le dos.

Le député s'étonne que les auteurs de la proposition aient prévu trois catégories de communes, selon lui pas toujours selon des critères pertinents. Il se demande s'il ne faudrait pas catégoriser les communes en fonction de la longueur de la voirie plutôt qu'en fonction de leur superficie.

Zullen de gevraagde subsidies met terugwerking gelden voor de gemeenten die reeds initiatieven genomen hebben ?

Indien de Regering instemt met de indieners van het voorstel, is er dan reeds een begrotingspost ingevoerd ? Indien ja, wat is het jaarlijks bedrag dat uitgetrokken wordt ?

De heer Michel Moock wenst de beweringen te weerleggen dat de fietsers niet veilig zouden zijn als ze in straten met beperkt eenrichtingsverkeer in tegengestelde richting rijden. In straten met beperkt eenrichtingsverkeer waar men sneller mag rijden dan 50 km per uur, is het niet de bedoeling dat de fietsers in tegengestelde richting rijden. Hetzelfde geldt voor de wegen die te smal zijn. In alle gevallen wordt ervoor gezorgd dat de veiligheid van de fietsers verbeterd wordt.

Mevrouw Martine Payfa zegt dat de PRL-FDF-federatie dit voorstel medeondertekend heeft en het verheugt haar dat de bespreking ervan aangevat wordt.

In Watermaal-Bosvoorde zijn er zeer veel straten met beperkt eenrichtingsverkeer. Deze procedure is gestart. Er heeft geen enkel ongeval plaatsgevonden in een straat met beperkt eenrichtingsverkeer waar fietsers rijden. De aanwezigheid van verschillende weggebruikers leidt ook tot een zekere hoffelijkheid en tot meer veiligheid.

Het kan de volksvertegenwoordiger enkel maar verheugen dat deze maatregel uitgebreid wordt tot het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Mevrouw Danielle Caron meent dat de maatregel die de indieners van het voorstel van ordonnantie voorstellen, goed bedoeld is.

Zij vraagt niettemin of de indieners een raming gemaakt hebben van de kosten voor de werken die deze maatregel tot gevolg zou hebben. Zou dit veel kosten of moet men enkel wegmarkeringen aanbrengen en enkele bijkomende borden plaatsen ?

Wat de veiligheid betreft, meent de volksvertegenwoordiger dat de chauffeurs die in straten met eenrichtingsverkeer rijden soms sneller beginnen te rijden omdat zij zich daar veiliger voelen. Zij denkt dan ook dat de veiligheid van de fietsers die in tegengestelde richting in deze straten rijden niet altijd verzekerd is.

Is het echt nodig om 70 % van de straten met eenrichtingsverkeer in de tegengestelde rijrichting open te stellen voor de fietsers ?

De volksvertegenwoordiger wil weten of een gemeente die de maatregel a posteriori wil nemen, ook recht heeft op subsidies.

De heer Jan Béghin vraagt of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevoegd is. Het gaat om een federaal be-

Les subsides demandés seront-ils rétroactifs pour les communes qui ont déjà fait des pas en la matière ?

Enfin, si le gouvernement peut suivre les auteurs de la proposition, le député demande si un poste budgétaire a déjà été prévu à cette fin. Si oui, quel est le montant annuel prévu ?

M. Michel Moock souhaite contredire les affirmations selon lesquelles les cyclistes ne seraient pas en sécurité à contresens dans les sens uniques limités. Au contraire, étant donné que là où le SUL est à une vitesse supérieure à 50 kilomètres à l'heure, des contresens cyclistes ne seraient pas prévus, de même que dans les voiries trop étroites. Ainsi, dans tous les cas de figures, la sécurité des cyclistes est améliorée.

Mme Martine Payfa informe que la fédération PRL-FDF a co-signé cette proposition et qu'elle se réjouit personnellement qu'on en entame la discussion.

Watermael-Boitsfort a un très grand nombre de sens uniques limités. Cette procédure a été mise en route. Pas un accident n'a eu lieu dans un SUL emprunté à contresens par des cyclistes. Le partage de la voirie apporte par ailleurs une certaine courtoisie, de manière concomitante à une plus grande sécurité.

La députée ne peut que se réjouir que cette mesure s'étende sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Mme Danielle Caron estime que la mesure proposée par les auteurs de la proposition d'ordonnance est sympathique.

Elle souhaite néanmoins savoir si les auteurs ont évalué le coût des travaux d'infrastructure que cette mesure impliquerait. Cela coûtera-t-il cher ou faut-il uniquement prévoir le coût de la peinture et de quelques sous-panneaux ?

Au niveau de la sécurité, la députée pense, quant à elle, que les automobilistes qui empruntent des sens uniques accélèrent parfois la vitesse car ils s'y sentent plus à l'aise. Dès lors, il lui semble que la sécurité des cyclistes à contresens pourrait être mise en cause.

Est-il réellement opportun de mettre 70 % des voiries à sens unique en contresens cyclable ?

La députée souhaite savoir si une commune qui souhaiterait prendre la mesure a posteriori aurait également des subsides.

M. Jan Béghin pose, quant à lui, la question de la compétence de la Région de Bruxelles-Capitale en la matière. Il

sluit. Volgens hem moeten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de betrokken gemeenten het akkoord van de federale overheid krijgen. Misschien is het beter om de Raad van State over dit punt om advies te vragen.

De volksvertegenwoordiger herinnert eraan dat het reglement van de Raad bepaalt dat, wanneer een voorstel van ordonnantie tot extra kosten leidt, er een evaluatie in de tekst zelf van de ordonnantie gemaakt moet worden.

Hij wenst een raming van de kosten.

Hij wijst de regering op de versplintering van de subsidies: voor de zones 30, voor het beperkt eenrichtingsverkeer, voor de oversteekplaatsen voor de voetgangers... Zou het niet beter zijn een algemene regeling te treffen en de ordonnantie betreffende de gesubsidieerde werken aan te passen? Anders zullen de administratiekosten veel meer kosten dan de uitgevoerde werken. Indien zijn informatie correct is, blijft er maar 900 miljoen BEF voor de gesubsidieerde werken over. Met een dergelijk bedrag zal men niet veel extra uitgaven kunnen doen.

Mevrouw Geneviève Meunier herinnert de heer Jan Béghin eraan dat mevrouw Brigitte Grouwels het voorstel van ordonnantie medeondertekend heeft.

De voorzitter stelt vast dat er veel steun is voor het voorstel van ordonnantie, maar dat er ook veel vragen zijn.

Het verheugt mevrouw Adelheid Byttebier dat haar collega's positief staan tegenover het voorstel. Het zou beter zijn mochten haar collega's het voorstel daadwerkelijk goedkeuren.

Zij zegt aan de heer Alain Adriaens dat de indieners het beperkt eenrichtingsverkeer in drie categorieën opgedeeld hebben, onder meer volgens het aantal kruispunten op het traject van het beperkt eenrichtingsverkeer. Volgens haar doet het aantal kilometer niet terzake, maar wel het aantal kruispunten. Een straat van een kilometer met beperkt eenrichtingsverkeer voor fietsers zonder kruispunten vereist dezelfde aanpassingen als een straat van 50 meter met kruispunten.

Met uitzondering van Anderlecht en Brussel, die in categorie 1 zijn opgenomen, en van Auderghem, Sint-Pieters-Woluwe, die zich in categorie 2 bevinden, maken de overige 15 gemeenten deel uit van categorie 3. Op die manier kan de kostprijs per categorie preciezer berekend worden naargelang het aantal kruispunten op het traject van het beperkt eenrichtingsverkeer. Op de vraag betreffende de kosten voor de heraanleg, antwoordt mevrouw Adelheid Byttebier dat er geen grote werken nodig zijn, noch voetpaden noch kruispunten, maar dat men enkel wegmarkeringen en enkele extra borden zal moeten aanbrengen. Enkel de gemeenten die de middelen hebben zullen grotere werken kunnen uitvoeren, maar die zijn niet verplicht. Zij

s'agit d'un arrêté du Fédéral; il lui semble dès lors que la Région de Bruxelles-Capitale et les communes impliquées devraient avoir l'accord du Fédéral. Peut-être serait-il opportun de demander l'avis du Conseil d'Etat sur ce point.

Le député rappelle que le règlement du Conseil prévoit que, si une proposition d'ordonnance implique des frais complémentaires, l'évaluation doit en être faite dans le corps même de l'ordonnance.

Il souhaite avoir une évaluation du coût.

Au gouvernement, il souhaite poser la question du morcellement des subsides : pour des zones 30, pour des SUL, pour des passages piétons, ... Ne serait-il pas plus judicieux de travailler globalement en adaptant l'ordonnance des travaux subsidiés ? Au bout du compte, les frais administratifs dépasseront largement les aménagements effectués. Si son information est correcte, il ne subsiste que 900 millions pour les travaux subsidiés; avec un tel montant, on ne pourra engranger de grandes dépenses supplémentaires.

Mme Geneviève Meunier rappelle à l'attention de M. Jan Béghin que Mme Brigitte Grouwels a co-signé la proposition d'ordonnance.

La présidente constate que la proposition d'ordonnance a recueilli un large consensus mais pose beaucoup de questions.

Mme Adelheid Byttebier se réjouit que ses collègues trouvent que la proposition est sympathique; il serait plus opportun que ses collègues s'y rallient réellement.

A l'attention de M. Alain Adriaens, elle explique que les auteurs ont dû ranger les sens uniques limités en trois catégories, notamment en fonction de l'importance du nombre de carrefours traversant un SUL. Selon elle, le nombre de kilomètres n'est pas relevant mais bien le nombre de sectionnements. Une voirie d'un kilomètre en SUL à contresens cyclable sans carrefours demandera le même aménagement qu'une voirie de 50 mètres avec des carrefours.

Mise à part Anderlecht et Bruxelles, qui se trouvent en catégorie 1, Auderghem, Woluwe-Saint-Pierre en catégorie 2, les quinze autres communes se situent en catégorie 3. Cela permet un calcul plus précis du coût par catégorie en fonction du nombre de carrefours traversant les SUL. A la question relative aux coûts d'aménagement, Mme Byttebier réplique que cela n'engendrera pas de réaménagement profond, ni des trottoirs ni des carrefours, mais requerrera uniquement des coûts de peinture et des sous-panneaux. Seules les communes qui en ont les moyens pourront réaliser des infrastructures plus importantes, qui ne sont cependant pas obligatoires. Elle signale que les signalisations apportées sur la voirie dans les com-

wijst erop dat de verkeerstekens langs de wegen in de gemeenten Watermaal-Bosvoorde, Evere en Etterbeek zeer efficiënt zijn. Men moet echter de nodige stimulansen geven om straten met eenrichtingsverkeer open te stellen voor fietsers die in tegengestelde richting rijden.

In verband met de financiering van deze werken hebben de indieners enkele ramingen gemaakt (de heer Demannez heeft een raming voor zijn gemeente Sint-Joost gemaakt). Deze kleine investeringen kunnen zeer goed gefinancierd worden met de middelen uit de gewestbegroting voor de gewestelijke fietsroutes. Deze middelen zijn niet uitgeput.

De gewestregering heeft 150 miljoen BEF uitgetrokken voor 2000: amper 60 miljoen BEF is uitgegeven en op het bedrag van 200 miljoen BEF dat voorhanden is voor 2001, is er ook voldoende manoeuvreerruimte.

Mevrouw Adelheid Byttebier preciseert dat het voorstel van ordonnantie bepaalt dat indien een straat met beperkt eenrichtingsverkeer uitkomt op een gewestelijke fietsroute, de gemeente recht heeft op 80 % van de subsidies. Indien dat niet het geval is, bedraagt het subsidiepercentage 50 %.

Aangezien er in de procedure voor de aanleg van gewestelijke fietsroutes achterstand is opgelopen, kunnen de middelen daartoe besteed worden voor het beperkt eenrichtingsverkeer. Op die manier kan men min of meer de achterstand goedmaken die deze achtergestelde vervoermodus, de tweewieler, opgelopen heeft.

De gemeenten die reeds de noodzakelijke maatregelen genomen zouden hebben, zouden recht hebben op de subsidies met terugwerking.

De terugbetaling heeft betrekking op de plaatsing van extra borden en op het aanbrengen van wegmarkeringen. Er is een forfaitaire terugbetaling volgens de categorieën.

In antwoord op de vraag van de heer Jan Béghin preciseert de volksvertegenwoordiger dat de federale overheid bevoegd is om straten met eenrichtingsverkeer open te stellen voor fietsers. Verkeerstekens zijn een Europese bevoegdheid. Zij wijst erop dat de ICVI zich onlangs over deze kwestie uitgesproken heeft, omdat de drie Gewesten hun instemming moeten geven.

In artikel 2 van het voorstel van ordonnantie is rekening gehouden met het feit dat het federaal ontwerp van ministerieel besluit nog goedgekeurd moet worden.

De heer Mahfoudh Romdhani zegt dat Brussel-Stad de extra borden heeft aangebracht en de noodzakelijke wegmarkeringen heeft aangebracht om de straten met eenrichtingsverkeer open te stellen voor de fietsers. Volgens de volksvertegenwoordiger zijn de gemeenten daar vrij in.

De heer Jan Béghin is het daar niet mee eens. De gemeenten kunnen daar niet zelf over beslissen.

munes de Watermael-Boitsfort, Evere et Etterbeek sont très efficaces. Il convient cependant de donner un coup de pouce pour que plus de sens uniques limités soient accessibles à contresens aux cyclistes.

En ce qui concerne le financement de ces infrastructures, les auteurs ont réalisé des évaluations (M. Demannez a effectué une évaluation pour sa commune de Saint-Josse). Cependant, ces investissements légers peuvent tout à fait être rencontrés dans le cadre de l'enveloppe prévue dans le budget régional pour les itinéraires cyclables régionaux, qui n'est pas épuisée.

Le gouvernement régional avait prévu 150 millions de francs pour 2000 : à peine 60 millions de francs ont été dépensés et sur le montant de 200 millions pour 2001, il reste encore pas mal de marges de manœuvre également.

Mme Byttebier précise que la proposition d'ordonnance stipule que si un SUL aboutit sur un itinéraire cyclable régional, la commune aurait droit à 80 % de subsides, 50 % de subsides si ce n'est pas le cas.

Etant donné que les itinéraires cyclables régionaux connaissent des retards dus aux procédures dans leur réalisation, les budgets prévus peuvent être consacrés aux SUL. On comblera ainsi un tant soit peu les retards engendrés par rapport aux parents pauvres de la mobilité : les deux roues.

Les communes qui auraient déjà pris les dispositions nécessaires se verraient gratifiées de la rétroactivité des subsides.

Le remboursement vise le placement de sous-panneaux ainsi que les travaux de peinture. Un remboursement forfaitaire est prévu selon les catégories.

A la question de M. Jan Béghin, la députée précise que c'est le Fédéral qui est compétent pour rendre les SUL accessibles aux cyclistes en contresens. En matière de signalisation, c'est une compétence européenne. Elle informe que la CIMIT s'est récemment prononcée sur la problématique car l'accord des trois Régions est requis.

L'article 2 de la proposition d'ordonnance a tenu compte du fait que le projet d'arrêté ministériel fédéral doit encore être adopté.

M. Mahfoudh Romdhani informe que la Ville de Bruxelles a posé les sous-panneaux et réalisé les travaux de peinture nécessaires pour rendre les SUL accessibles aux cyclistes. Selon le député, les communes peuvent le faire comme elles le souhaitent.

M. Jan Béghin ne partage pas cette opinion; les communes n'ont pas le libre arbitre en la matière.



Mevrouw Adelheid Byttebier bevestigt dat de gemeenten in de toekomst door de federale overheid verplicht zullen worden om straten met eenrichtingsverkeer voor fietsers open te stellen. Dit voorstel van ordonnantie strekt er vooral toe om de gemeenten aan te zetten sneller te reageren op het federale besluit en ze daartoe de nodige stimulansen te geven.

Minister Jos Chabert preciseert dat de gewestregering op dit vlak niets kan opleggen. Hij ziet geen enkel principieel probleem. Hij wijst er evenwel op dat zijn collega, de minister-president, eveneens bevoegd is. Hij zal erop toezien dat de drie betrokken ministers op dezelfde golflengte zitten.

Hij meent dat indien de federale regering dit besluit niet vaststelt, de Raad deze bespreking niet moet voortzetten.

Mevrouw Adelheid Byttebier is het daar niet mee eens want de gewestregering heeft terzake een positief advies uitgebracht, voor de wegen waar niet te snel gereden wordt. De federale regering heeft dit advies goed ontvangen.

Zij onderstreept dat haar voorstel er niet toe strekt om het verkeersreglement te wijzigen. Het Gewest is daartoe niet bevoegd.

De steun voor de gemeenten om werken uit te voeren ten gunste van de fietsers is wel een bevoegdheid van het Gewest. Ook al ziet de federale overheid van de maatregel af, dan nog kunnen de gemeenten nog altijd straten met eenrichtingsverkeer openstellen voor de fietsers. De gemeenten moeten stimulansen krijgen opdat de initiatieven van Etterbeek, Evere en Watermaal-Bosvoorde navolging krijgen.

De heer Marc Cools meent dat het belangrijk is eraan te herinneren dat het niet de bedoeling is om het verkeersreglement te veranderen, maar wel om de gemeenten, binnen de grenzen van de beschikbare kredieten, te stimuleren om dergelijke maatregelen te nemen. Hij heeft zelf onlangs een straat met beperkt eenrichtingsverkeer in Ukkel onderzocht.

De heer Jean-Pierre Cornelissen vindt dat het voorstel van ordonnantie, dat hij net zoals zijn collega Marc Cools medeondertekend heeft, van cruciaal belang is, omdat het een signaal geeft aan bepaalde gemeenten die nog terughoudend zijn. De fiets is het minst gepromote vervoermiddel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze maatregelen zouden wel eens zeer nuttig kunnen blijken.

Minister Jos Chabert geeft mevrouw Adelheid Byttebier te kennen dat haar raming van de overblijvende kredieten van de kredieten voor de werken in het kader van de gewestelijke fietsroutes, te optimistisch is. In juli 2001 zijn er voor 53 miljoen BEF werken uitgevoerd, terwijl er 104 miljoen BEF vastgelegd is voor bestelde werken. Dat is een

Mme Adelheid Byttebier confirme qu'à l'avenir les communes auront l'obligation de la part du Fédéral de rendre les sens uniques limités accessibles aux cyclistes. Cette proposition d'ordonnance a essentiellement pour objectif que les communes réagissent plus rapidement à l'arrêté fédéral tout en recevant des incitants pour le faire.

Le ministre Jos Chabert précise que le gouvernement régional ne peut rien imposer en la matière. Personnellement, il n'a pas de problèmes de principe; il signale toutefois que son collègue, le ministre-président, est également compétent. Il veillera à ce que les trois ministres concernés soient sur la même longueur d'onde.

Il est d'opinion que si le gouvernement fédéral n'introduit pas cet arrêté, le Conseil ne doit pas poursuivre la discussion entamée ici.

Mme Adelheid Byttebier ne partage pas cette opinion car le gouvernement régional a rendu un avis positif en la matière, dans les voiries où la vitesse n'est pas excessive. Le gouvernement fédéral a bien réceptionné cet avis.

Et de souligner que sa proposition n'a pas pour objectif de modifier le Code de la route; là, en effet, la Région n'est pas compétente.

Le soutien aux communes dans la réalisation d'infrastructures favorables aux cyclistes est bien de compétence régionale. Même si le pouvoir fédéral abandonne la mesure, les communes demeurent libres pour instaurer des contresens cyclables dans les sens uniques. Pour que les exemples d'Etterbeek, d'Evere et de Watermael-Boitsfort fassent tâche d'huile, il faut prévoir des incitants aux communes.

M. Marc Cools estime qu'il est important de rappeler qu'il ne s'agit pas de modifier le Code de la route, mais bien d'octroyer, dans la limite des crédits budgétaires disponibles, des incitants aux communes pour réaliser ce genre de dispositifs. Personnellement, il vient d'examiner un SUL à Uccle.

M. Jean-Pierre Cornelissen estime que la proposition d'ordonnance, qu'il a co-signée tout comme son collègue Marc Cools, est cruciale dans la mesure où il s'agit de donner un signal à certaines communes encore réfractaires. Le vélo est le moyen de transport le moins promu jusqu'à présent en Région de Bruxelles-Capitale. Cet outil pourra se révéler extrêmement utile.

Le ministre Jos Chabert précise, à l'attention de Mme Byttebier, que l'estimation des crédits subsistants après les travaux réalisés dans le cadre des ICR n'est pas aussi élevée qu'elle ne le pense. En juillet 2001, des travaux avaient été exécutés pour 53 millions tandis qu'un engagement a été pris pour 104 millions de travaux commandés, soit au total

totaal van 157 miljoen BEF. Daarbij moet men de werken rekenen die het groen licht van de regering gekregen hebben, maar waarvoor nog geen begrotingsvastleggingen gedaan zijn.

Mevrouw Adelheid Byttebier stelt vast dat er nog enkele tientallen miljoenen voor de extra borden en de wegmarteringen overblijven. Dat is voldoende voor de inrichting van beperkt eenrichtingsverkeer.

De minister preciseert dat de regering niet over onuitputtelijke kredieten beschikt. Men moet ook denken aan de werken van augustus tot december 2001. Hij beschikt niet over de middelen om deze werken voor beperkt eenrichtingsverkeer in 2001 uit te voeren. Hij gaat uit van een forfaitair bedrag per gemeente van 500.000 BEF, te vermenigvuldigen met 19, wat een totaalbedrag van 9,5 miljoen BEF betekent.

Als men uitgaat van de bestaande straten met beperkt eenrichtingsverkeer in Brussel-Stad, te weten ongeveer 300, en van het gemiddeld aantal kruispunten per straat, te weten drie, en van het aantal extra borden die per kruispunt geplaatst moeten worden, te weten een minimum van drie, komt men uit op minstens 2.700 borden voor Brussel-Stad.

Een bord kost 850 BEF, zonder de kosten voor de plaatsing, en de werken exclusief BTW kosten 2.500 BEF (die zijn lager indien men verschillende borden in eenzelfde wijk plaatst, namelijk 1.800 BEF). Men kan dus de kosten enkel voor Brussel-Stad ramen of  $2.700 \text{ BEF} \times (850 + 1.500)$  op een totaalbedrag van 7.155.000 BEF. Indien men uitgaat van de subsidies in het voorstel van ordonnantie (70% van het bedrag), moet men rekenen op een bedrag van 5.008.500 BEF voor het Gewest.

De minister onderstreept dat Brussel een vijfde van de oppervlakte van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vertegenwoordigt. Indien men extrapoleert bereikt men een totaalbedrag van ten minste 20 tot 25 miljoen BEF. Voorzichtigheidshalve moet men voorzien in een enveloppe van 30 tot 35 miljoen BEF, wat een niet te verwaarlozen investering is. Hij herinnert er ook aan dat de begrotingsbespreking over de begroting 2002 niet zo eenvoudig zal zijn als de voorgaande. Het komt hem niet toe om op de begroting in te gaan – zijn collega is daar beter voor geplaatst –, maar is hij er nu al van overtuigd dat het moeilijk zal zijn om steun te vinden om dergelijke investeringen te doen. Volgens hem bestaan er een aantal mogelijkheden om eenvoudiger te werk te gaan dan via de procedure in het voorstel van ordonnantie.

De heer Jean-Pierre Cornelissen stelt vast dat de minister de kosten in detail onderzocht heeft. Niettemin moet het gebruik van de fiets bevorderd worden. Dit vervoermiddel heeft te lang te weinig aandacht gekregen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze argumenten mogen geen excuus zijn om te verzaken aan de plichten van het Gewest.

un montant de 157 millions. A cela, il convient d'ajouter les travaux qui ont reçu le feu vert du gouvernement sans connaître toutefois d'engagements budgétaires à ce jour.

Mme Adelheid Byttebier constate qu'il reste encore quelques dizaines de millions pour les sous-panneaux et les travaux de peinture requis pour l'aménagement ad hoc des SUL.

Le ministre précise que le gouvernement ne dispose pas de crédits infinis. Il faut encore prévoir les travaux d'août à décembre 2001. Concrètement, il ne dispose pas d'argent pour réaliser ces travaux au niveau des SUL en 2001. Son raisonnement se base sur un montant forfaitaire par commune de 500.000 francs à multiplier par 19, ce qui fait 9,5 millions.

En prenant en considération les SUL existants au niveau de la Ville de Bruxelles, c'est-à-dire environ 300 et en comptant le nombre de carrefours moyens par rue au nombre de trois, ainsi que le nombre de sous-panneaux à placer par carrefour qui sont au nombre d'un minimum de trois, on en vient au minimum 2.700 panneaux pour la Ville de Bruxelles.

En estimant le coût unitaire par panneau de 850 francs – sans placement – ainsi que les travaux de placement sans TVA à 2.500 francs (ceux-ci peuvent être diminués si on fait plusieurs placements dans un même quartier à 1.800), on en arrive à un coût potentiel rien que pour la Ville de Bruxelles de  $2.700 \times (850 + 1.500)$ , ce qui fait un montant total de 7.155.000 BEF. Si on retient les subsides prévus dans la proposition d'ordonnance (70% du montant), il faut compter que cela coûte 5.008.500 francs à la Région.

Le ministre souligne que Bruxelles prenant un cinquième de la superficie de la Région de Bruxelles-Capitale, si on extrapole, on arrive à un montant total d'au moins 20 à 25 millions de francs. En étant prudent, il faudrait prévoir une enveloppe de 30 à 35 millions, ce qui n'est pas un investissement négligeable. Et de rappeler que la discussion budgétaire pour le budget de 2002 ne sera pas aussi aisée que la précédente. Même s'il ne lui revient pas de faire des considérations budgétaires en la matière – son collègue en est un meilleur avocat – il est d'ores et déjà convaincu qu'il sera très difficile de convaincre d'engranger ce type d'investissement. Il lui semble qu'il existe une série de possibilités pour rendre les choses plus simples que les dispositifs prévus dans la proposition d'ordonnance.

M. Jean-Pierre Cornelissen est d'avis que le ministre a examiné en long et en large la problématique des coûts. Il n'en demeure pas moins qu'il faut promouvoir le vélo, mode de déplacement considéré trop longtemps comme le parent pauvre en Région de Bruxelles-Capitale. Et de conclure que ces arguments ne soient pas une manière d'écluser les devoirs des responsables régionaux.



De heer Michel Van Roye herinnert eraan dat Pro-vélo reeds vier jaar geleden een onderzoek naar het beperkt eenrichtingsverkeer op het grondgebied van Brussel-Stad gedaan heeft.

De volksvertegenwoordiger vraagt of de derde minister die terzake bevoegd is hetzelfde politieke mobiliteitsproject voorstaat als de twee andere.

Minister Jos Chabert meent dat de smalste wegen de gevaarlijkste zijn. De heer Michel Van Roye stelt dan ook voor om het eenrichtingsverkeer in de Wetstraat snel open te stellen voor de fietsers die in tegengestelde richting rijden. Wanneer plant de minister een test op deze weg ?

Ook nog vandaag krijgt de fiets te weinig aandacht. Hij verwijst naar de geslaagde aanleg van het Oud Korenhuis. Er zijn heel wat verkeerspalen geplaatst, maar men heeft toch de extra borden voor het beperkt eenrichtingsverkeer vergeten.

De staatssecretaris onderstreept dat het voorstel van mevrouw Adelheid Byttebier en de heer Jean Demannez niet alleen veel sympathie opwekt, maar ook dat het van essentieel belang is en een aanvulling vormt op het advies dat de gewestregering terzake aan de federale regering uitgebracht heeft. Hij stelt voor dat op verzoek van minister Chabert de bevoegdheidsverdeling onderzocht zou worden. Hij meent evenwel dat indien de federale overheid niet tot actie overgaat, het Gewest en de gemeenten een positief signaal moeten krijgen. Men kan zich wel de vraag stellen of de ordonnantie wel het meest geschikte middel is. Men moet nadenken over de bruikbaarheid van de voorstellen.

De staatssecretaris stelt voor om op wetgevend vlak zo weinig mogelijk details te bepalen. Hetzelfde geldt voor de begrotingsgegevens, want anders moet men voor ieder detail de tekst wijzigen.

Volgens de staatssecretaris kunnen de gemeentewegen geïntegreerd worden in de mobiliteitsconvenanten met de gemeenten. De staatssecretaris is er niet helemaal zeker van dat men de gewestbevoegdheden in dit voorstel van ordonnantie niet overschrijdt.

De heer Alain Adriaens vraagt dat de staatssecretaris zo snel mogelijk zijn ontwerp van ministerieel besluit voorlegt om een duidelijker debat mogelijk te maken.

De heer Marc Cools wijst erop dat de fietsers vandaag geen eenrichtingsstraten mogen inrijden, behalve indien de burgemeester dit bepaalt. Het voorstel strekt ertoe om deze regel om te keren. Hij stelt ook vast dat reeds heel wat fietsers eenrichtingsstraten inrijden.

De heer Alain Adriaens stelt vast dat er een duidelijke burgerlijke ongehoorzaamheid is om de zaken te versnellen.

M. Michel Van Roye rappelle qu'il y a quatre ans déjà Pro-vélo avait réalisé une étude sur les SUL sur le territoire de Bruxelles-Ville.

Le député se demande si le troisième ministre compétent en la matière porte le même projet politique que les deux autres en matière de mobilité.

Le ministre Chabert a estimé que les voiries les plus dangereuses sont les plus étroites. M. Michel Van Roye suggère dès lors de passer rapidement au contresens cyclable dans la rue de la Loi. Quand le ministre prévoit-il un essai dans cet espace public ?

Même encore aujourd'hui, le vélo reste toujours le parent pauvre. Et de citer l'aménagement réussi de la Vieille Halle aux Blés; il n'en demeure pas moins que, dans cette forêt de poteaux, on a oublié les sous-panneaux pour les contresens cyclables.

Le secrétaire d'Etat tient à souligner que la proposition de Mme Byttebier et de M. Demannez est non seulement sympathique mais également tout à fait essentielle et complémentaire à l'avis rendu par le gouvernement régional au gouvernement fédéral en la matière. Il suggère qu'à la demande du ministre Chabert la cohérence en matière de compétences soit examinée. Il estime cependant que si le Fédéral traîne, il est bon d'envoyer un signal positif à la Région, ainsi qu'aux communes. Cependant, on pourrait examiner si la meilleure voie à suivre est celle de l'ordonnance. Il faut réfléchir à la souplesse des propositions suggérées.

Au niveau légistique, le secrétaire d'Etat suggère de donner le moins de détails possibles; il en va de même en matière de données budgétaires car, dans le cas contraire, il faudrait amender le texte pour un oui, pour un non.

Quant à la problématique des voiries communales, le secrétaire d'Etat estime qu'on pourra intégrer cette problématique dans les conventions de mobilité avec les communes. Le secrétaire d'Etat n'est pas entièrement convaincu qu'on n'outrepasse pas les compétences régionales avec la proposition d'ordonnance.

M. Alain Adriaens demande que le secrétaire d'Etat transmette le plus rapidement possible son projet d'arrêté ministériel pour clarifier le débat.

M. Marc Cools signale qu'actuellement les cyclistes sont interdits dans les sens uniques à contresens, sauf si le bourgmestre dit le contraire. L'objet de la proposition est bien d'inverser la règle. Il constate par ailleurs que beaucoup de cyclistes empruntent déjà les sens uniques à contresens.

M. Alain Adriaens estime qu'il s'agit d'une désobéissance civile volontaire en vue de faire bouger les choses.

Zijn collega Marc Cools wijst erop dat dit voor ernstige problemen kan zorgen in geval van een ongeval.

Er zijn een aantal amendementen ingediend. De voorzitter vraagt de hoofdindieners, mevrouw Adelheid Byttebier, een balans op te maken van de bespreking van het voorstel.

Mevrouw Adelheid Byttebier legt uit dat enkele volksvertegenwoordigers een aantal amendementen ingediend hebben die door de betrokken ministers goedgekeurd zijn.

Zij zal deze amendementen kort toelichten.

De rapporteur vraagt de indiener om een balans op te maken en stelt haar voor om de amendementen toe te lichten tijdens de artikelsgewijze bespreking.

Mevrouw Adelheid Byttebier herinnert eraan dat het voorstel van ordonnantie een eerste maal in oktober 2001 besproken is. Tijdens deze bespreking bestond er een zekere verwarring tussen de bevoegdheden van de federale en de gewestelijke overheid. De staatssecretaris heeft toen gevraagd om bepaalde punten van het voorstel toe te lichten.

Een informele werkgroep heeft een aantal amendementen eensgezind goedgekeurd. Het zijn deze amendementen die vandaag besproken worden.

De heer Alain Adriaens verneemt van de indiener dat de regering instemt. Als rapporteur vraagt hij dat een van de ministers aanwezig zou zijn.

De voorzitter wijst erop dat men haar gezegd heeft dat minister Chabert iets later zal komen (de staatssecretaris komt later tijdens de vergadering toe).

De algemene bespreking is gesloten.

### III. Artikelsgewijze bespreking

#### *Artikel 1*

Dit artikel behoeft geen commentaar.

#### *Artikel 2*

Op dit artikel worden de amendementen nrs. 1, 2, 3 en 4 ingediend door mevr. Adelheid Byttebier, de heren Michel Moock, Marc Cools, Jean-Pierre Cornelissen, Joël Riguelle, Sven Gatz, Michel Van Roye en mevr. Brigitte Grouwels.

Mevrouw Adelheid Byttebier wijst erop dat amendement nr. 1 ertoe strekt om in de eerste paragraaf de woorden « in de mate van het mogelijke » weg te laten.

Son collègue, M. Marc Cools, signale toutefois que cela peut induire des problèmes graves en cas d'accident.

Une série d'amendements ont été déposés. Le président demande à l'auteur principal, Mme Adelheid Byttebier, de faire le point sur la discussion de la proposition.

Mme Adelheid Byttebier explique que des députés ont élaboré une série d'amendements qui ont reçu l'approbation des ministres concernés.

Elle souhaite exposer brièvement ces amendements.

Le rapporteur demande à l'auteur de faire le point et lui suggère d'exposer le contenu des amendements lors de la discussion des articles.

Mme Adelheid Byttebier rappelle que la proposition d'ordonnance a été discutée une première fois en octobre 2001. Lors de cette discussion il y avait une certaine confusion entre les compétences fédérales et régionales et le secrétaire d'Etat avait demandé de préciser certains points de la proposition.

Un groupe de travail informel a élaboré une série d'amendements par consensus. Ce sont ces amendements qui sont aujourd'hui soumis à la discussion.

M. Alain Adriaens apprend par l'auteur que le gouvernement est d'accord. En tant que rapporteur, il souhaiterait qu'un des ministres soit présent.

Le président signale que le ministre Chabert est annoncé avec un léger retard (le secrétaire d'Etat rejoindra la commission en cours de réunion).

La discussion générale est close.

### III. Discussion des articles

#### *Article 1<sup>er</sup>*

Cet article ne suscite pas de commentaires.

#### *Article 2*

A cet article des amendements (n° 1, n° 2, n° 3 et n° 4) ont été déposés par Mme Adelheid Byttebier, MM. Michel Moock, Marc Cools, Jean-Pierre Cornelissen, Joël Riguelle, Sven Gatz, Michel Van Roye et Mme Brigitte Grouwels.

Mme Adelheid Byttebier signale que l'amendement n° 1 vise à supprimer au premier paragraphe les mots « dans la mesure du possible ».

De heer Alain Adriaens wijst erop dat amendement nr. 1 overbodig is, omdat dit deel van paragraaf 1 vervangen is in amendement nr. 2.

Mevrouw Adelheid Byttebier stemt ermee in om amendement nr. 1 in te trekken.

Amendement nr. 2 strekt ertoe het eerste lid van paragraaf 1 te vervangen.

De indiener preciseert dat amendement nr. 2 ertoe strekt de rol van het Gewest te preciseren en de taak van het Gewest uit te breiden tot de gemeentewegen.

Mevrouw Adelheid Byttebier preciseert dat amendement nr. 3 ertoe strekt de tekst in het Frans te verduidelijken.

De heer Michel Van Roye bevestigt dat dit lid herschreven moet worden overeenkomstig de regels van de « Grevisse ».

Mevrouw Adelheid Byttebier preciseert dat amendement nr. 4 ertoe strekt de noodzakelijke maatregelen te nemen om waar nodig de veiligheid te verbeteren wanneer beperkt eenrichtingsverkeer ingevoerd wordt.

### *Artikel 3*

Op dit artikel hebben mevrouw Adelheid Byttebier, de heren Michel Moock, Marc Cools, Jean-Pierre Cornelissen, Joël Riguelle, Sven Gatz, Michel Van Roye en mevrouw Brigitte Grouwels twee amendementen ingediend (amendementen nrs 5 en 6).

Mevrouw Adelheid Byttebier preciseert dat amendement nr. 5 ertoe strekt paragraaf 2 en paragraaf 3 van het artikel samen te voegen om het artikel leesbaarder te maken en om overbodige zinnen te schrappen.

Amendement nr. 6 is volgens mevrouw Adelheid Byttebier van fundamenteel belang. Men verwijst niet meer naar de periode 2001-2002. Er wordt ook bepaald dat de werkzaamheden in een periode van twee jaar te rekenen vanaf de datum van de beslissing van de regering, uitgevoerd zullen worden.

Met uitzondering van deze twee amendementen heeft dit artikel geen commentaar.

### *Artikel 4*

De verschillende indieners van de amendementen hebben een amendement nr. 7 ingediend dat ertoe strekt een deel van het eerste lid dat niet moet gespecificeerd worden te doen vervallen, een tweede streepje in te voegen dat ertoe strekt de gemeenten ertoe te verplichten de lijst te

M. Alain Adriaens signaleert dat amendement n° 1 is superfluo, étant donné que cette partie du paragraphe 1<sup>er</sup> a été remplacée dans l'amendement n° 2.

Mme Adelheid Byttebier accepte de retirer l'amendement n° 1.

L'amendement n° 2 vise à remplacer le premier alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup>.

L'auteur précise que l'amendement n° 2 vise à mieux définir le rôle de la Région et d'étendre sa mission aux voiries communales.

L'amendement n° 3, précise Mme Adelheid Byttebier, vise à clarifier le texte en français.

M. Michel Van Roye confirme qu'il s'agit d'accorder la rédaction de cet alinéa avec ce qui est recommandé dans le Grevisse.

L'amendement n° 4, précise Mme Adelheid Byttebier, vise à prendre les mesures nécessaires pour remédier au manque de sécurité là où c'est nécessaire lors de l'instauration d'un sens unique limité.

### *Article 3*

A cet article, Mme Adelheid Byttebier, MM. Michel Moock, Marc Cools, Jean-Pierre Cornelissen, Joël Riguelle, Sven Gatz, Michel Van Roye, Mme Brigitte Grouwels ont déposés deux amendements (amendements n°s 5 et 6).

Mme Adelheid Byttebier précise que l'amendement n° 5 vise à fusionner les paragraphes 2 et 3 de l'article pour augmenter la lisibilité et supprimer également des phrases superflues.

L'amendement n° 6 est, selon Mme Byttebier, plus fondamental; on ne se réfère plus à la période 2001-2002. Il est signalé que les travaux seront réalisés dans une période de deux ans à dater de la décision du gouvernement.

En dehors de ces deux amendements, l'article ne suscite pas de commentaires.

### *Article 4*

Les différents auteurs des amendements ont déposé un amendement n° 7 visant à biffer une partie du premier alinéa qui n'a pas de raison d'être spécifié, un deuxième tiret qui vise à obliger les communes à fournir la liste des voiries où la commune compte instaurer des sens uniques

bezorgen van de wegen waar de gemeente beperkt eenrichtingsverkeer wil inrichten, en ten slotte een derde streepje in te voegen dat bepaalt dat de gemeenten een lijst met de aanpassingswerken ter verbetering van de verkeersveiligheid moeten indienen.

#### *Artikel 5*

De indieners van de amendementen hebben tevens een amendement nr. 8 op artikel 5 ingediend. Het strekt ertoe het eerste lid van paragraaf 1 te vervangen. Het gaat om een taalkundige correctie en heeft tot doel te preciseren dat het gaat om de termijn voorgeschreven door de ordonnantie van 14 mei 1998 betreffende het administratieve toezicht op de gemeenten (in werkelijkheid bedraagt deze termijn niet meer 50 maar wel 40 dagen).

De heer Alain Adriaens stelt voor om het amendement te corrigeren en te preciseren dat het eerste lid van paragraaf 1 vervangen moet worden. Deze technische correctie zal aangebracht worden.

#### *Artikel 6*

Dit artikel behoeft geen commentaar.

#### *Artikel 7*

Dit artikel behoeft geen commentaar.

De heer Joël Riguelle herinnert eraan dat hij deelgenomen heeft aan de informele werkgroep om de amendementen op te stellen. Hij vraagt dat zijn naam bij de medeondertekenaars opgenomen wordt.

Mevrouw Adelheid Byttebier herinnert eraan dat alle democratische fracties deelgenomen hebben aan het opstellen van de amendementen en dat de heer Joël Riguelle en de heer Jean-Pierre Cornelissen een grote bijdrage geleverd hebben.

De staatssecretaris, die ondertussen op de vergadering aangekomen is, herinnert eraan dat hij bezwaren had tegen het oorspronkelijke voorstel. Aangezien de amendementen eenparig goedgekeurd zijn, heeft de Regering niets toe te voegen aan het voorstel dat via de noodzakelijke amendementen aangepast is.

De heer Alain Adriaens herinnert eraan dat hij de minister gevraagd heeft te preciseren hoe de inrichting van dit beperkt eenrichtingsverkeer in de gemeenten gefinancierd zou worden. Hij vroeg ook of de Regering een afzonderlijke begrotingspost gepland heeft. Hoe staat het met deze procedure en welke bedragen worden uitgetrokken ?

limités et enfin un troisième tiret qui vise à ce que les communes fournissent une liste des adaptations pour augmenter la sécurité routière.

#### *Article 5*

Les auteurs des amendements ont également déposé un amendement n° 8 à l'article 5 qui a pour objet de remplacer le premier alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup> en vue d'opérer une correction linguistique et de préciser qu'il s'agit du délai prescrit par l'ordonnance du 14 mai 1998 relative à la tutelle administrative sur les communes (en réalité ce délai n'est plus de cinquante jours mais bien de quarante jours).

M. Alain Adriaens propose de toiletter l'amendement en précisant qu'il s'agit de remplacer le premier alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup>. Cette correction technique sera apportée.

#### *Article 6*

Cet article ne suscite pas de commentaires.

#### *Article 7*

Cet article ne suscite pas de commentaires.

M. Joël Riguelle rappelle qu'il a participé au groupe de travail informel pour l'élaboration des amendements. Il souhaiterait figurer parmi les signataires.

Mme Adelheid Byttebier rappelle que toutes les fractions démocratiques ont participé à la rédaction des amendements et que M. Joël Riguelle et M. Jean-Pierre Cornelissen ont été particulièrement actifs.

Le secrétaire d'Etat, qui, entre-temps a rejoint la commission, rappelle qu'il avait évoqué ses réticences quant à la proposition initiale. Les amendements recueillant un grand consensus, le gouvernement n'a rien à ajouter à la proposition agréementée des amendements nécessaires.

M. Alain Adriaens rappelle qu'il avait demandé au ministre de préciser quelle serait l'alimentation budgétaire de l'instauration de ces SUL dans les communes. Il souhaitait également savoir si le gouvernement prévoit un poste budgétaire séparé. Où en est cette procédure et quels sont les montants prévus ?

De staatssecretaris wijst erop dat minister Jos Chabert een eerste berekening gemaakt heeft. De staatssecretaris bezorgt de informatie van de adviseur van minister Chabert. Er is een bedrag van 500.000 euro uitgetrokken in het kader van de gesubsidieerde werken voor de invoering van beperkt eenrichtingsverkeer in de gemeenten.

De heer Bernard Ide vraagt of het Gewest zich evenveel zal inzetten als de gemeenten om de noodzakelijke werken voor de inrichting van beperkt eenrichtingsverkeer op de gewestwegen aan te vatten. Volgens de volksvertegenwoordiger moet het Gewest onderworpen worden aan dezelfde verplichtingen.

De voorzitter herinnert eraan dat de algemene bespreking en de artikelsgewijze bespreking, met uitzondering van de stemming, gesloten zijn.

De indiener herinnert eraan dat dit voorstel van ordonnantie hoofdzakelijk tot doel heeft de noodzakelijke subsidies voor de inrichting van beperkt eenrichtingsverkeer door de gemeenten toe te kennen. De opmerking van zijn collega Bernard Ide doet dus helemaal niet terzake.

#### IV. Stemmingen

##### *Artikel 1*

Dit artikel wordt aangenomen met 21 stemmen, bij 1 onthouding.

##### *Artikel 2*

De amendementen nrs. 2, 3 en 4 en het aldus geamendeerde artikel worden met eenzelfde stemverhouding aangenomen.

##### *Artikel 3*

De amendementen nrs. 5 en 6 en het aldus geamendeerde artikel worden met eenzelfde stemverhouding aangenomen.

##### *Artikel 4*

Amendement nr. 7 en het aldus geamendeerde artikel worden met eenzelfde stemverhouding aangenomen.

##### *Artikel 5*

Amendement nr. 8 en het aldus geamendeerde artikel worden met eenzelfde stemverhouding aangenomen.

Le secrétaire d'Etat signale que le ministre Jos Chabert avait réalisé un premier calcul. Le secrétaire d'Etat communique l'information fournie par le conseiller du ministre Chabert : un montant de 500.000 € est prévu au niveau des travaux subsidiés pour l'instauration des SUL dans les communes.

M. Bernard Ide souhaite savoir si la Région aura la même diligence que les communes pour réaliser les travaux nécessaires pour l'instauration de SUL sur les voiries régionales. Selon le député, il convient que la Région soit soumise aux mêmes astreintes.

Le président rappelle que la discussion générale et la discussion des articles, hormis le vote, sont closes.

L'auteur tient à rappeler que la proposition d'ordonnance en discussion a pour principal objet de prévoir les subsides nécessaires à l'instauration de sens uniques limités par les communes. L'observation de son collègue Bernard Ide n'a dès lors aucune raison d'être.

#### IV. Votes

##### *Article 1<sup>er</sup>*

Cet article est adopté par 21 voix et 1 abstention.

##### *Article 2*

Les amendements n<sup>os</sup> 2, 3, 4 et l'article, tel qu'amendé, sont adoptés par le même vote.

##### *Article 3*

Les amendements n<sup>os</sup> 5 et 6 ainsi que l'article, tel qu'amendé, sont adoptés par le même vote.

##### *Article 4*

L'amendement n<sup>o</sup> 7 ainsi que l'article, tel qu'amendé, sont adoptés par le même vote.

##### *Article 5*

L'amendement n<sup>o</sup> 8 ainsi que l'article, tel qu'amendé, sont adoptés par le même vote.

*Artikel 6*

Dit artikel wordt met eenzelfde stemverhouding aangenomen.

*Artikel 7*

Dit artikel wordt met eenzelfde stemverhouding aangenomen.

**V. Stemming over het geheel van het voorstel van ordonnantie**

Het aldus geamendeerde voorstel van ordonnantie wordt aangenomen met 21 stemmen, bij 1 onthouding.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

*De Rapporteur,*

Alain ADRIAENS

*De Voorzitters,*

Françoise SCHEPMANS

Claude MICHEL

Jan BÉGHIN

*Article 6*

Cet article est adopté par le même vote.

*Article 7*

Cet article est adopté par le même vote.

**V. Vote sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance**

La proposition d'ordonnance, tel qu'amendée, est adoptée par 21 voix et 1 abstention.

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.

*Le Rapporteur,*

Alain ADRIAENS

*Les Présidents,*

Françoise SCHEPMANS

Claude MICHEL

Jan BÉGHIN



## Tekst aangenomen door de commissie

### 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 alle investeringen ten laste te nemen voor de invoering van beperkt eenrichtingsverkeer op de gewestelijke eenrichtingswegen en op de wegen die deel uitmaken van het gewestelijk fietsroutenetwerk, behalve :

- wanneer de rijbaan minder dan 3 meter breed is, en de maximaal toegelaten snelheid niet 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 en andere plaatsen waar de veiligheid onvoldoende wordt geacht, neemt de beheerder bijkomende maatregelen om de veiligheid van de fietsers te verzekeren.

### 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. – 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 bedrag 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 km<sup>2</sup>, gemeen-

## Texte adopté par la commission

### Article 1<sup>er</sup>

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

### Article 2

§ 1<sup>er</sup>. – La Région de Bruxelles-Capitale s'engage à prendre à sa charge les investissements pour l'instauration des sens uniques limités sur les voiries à sens unique, régionales et les voiries faisant partie d'itinéraires cyclables régionaux 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. – L'installation des sens uniques limités s'accompagne toujours du placement de panneaux additionnels M2 ou M3 sous le signal C1 et de panneaux additionnels M4 ou M5 sous le signal F19, ainsi que du marquage de logos « vélo » aux carrefours.

§ 3. – Pour les carrefours et autres endroits où la sécurité est jugée insuffisante, le gestionnaire prend des mesures complémentaires pour garantir la sécurité des cyclistes.

### Article 3

§ 1<sup>er</sup>. – La Région de Bruxelles-Capitale peut, dans les limites des crédits budgétaires, octroyer un subsidie 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<sup>er</sup>, 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> tirets.

§ 2. – Ce subsidie est un subsidie unique destiné aux adaptations nécessaires pour transformer la rue à sens unique en une rue sûre, à sens unique limité. Le montant du subsidie se compose d'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 km<sup>2</sup>; les

ten tussen 8 en 16 km<sup>2</sup> en gemeenten groter dan 16 km<sup>2</sup>. 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 aanpassingen bedoeld in artikel 2, § 2, overeenkomstig de volgende regel : 80 % voor gemeentewegen die aansluiten op een gewestelijke fietsroute en 50 % voor de andere wegen.

§ 3. – De gemeente die een dossier indient verbindt er zich toe om de werken binnen twee jaar uit te voeren, te rekenen vanaf de datum van de beslissing van de regering om de subsidie toe te kennen. Bovendien kan de subsidie toegekend worden met een terugwerking van twee jaar vanaf de inwerkingtreding van de ordonnantie.

#### *Artikel 4*

Elke aanvraag om subsidie gaat vergezeld van de hiernavolgende bescheiden :

- 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 aanvullend politiereglement goedgekeurd door de gemeenteraad met een lijst van eenrichtingsstraten die in aanmerking komen voor beperkt eenrichtingsverkeer;
- een lijst met de aanpassingen die de verkeersveiligheid moeten verbeteren;
- de goedkeuring van de federale administratie;
- een raming van de kostprijs van de aanpassingen.

#### *Artikel 5*

§ 1. – De Brusselse Hoofdstedelijke Regering beslist om de subsidie toe te kennen of te weigeren binnen de termijn voorgeschreven door de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende de organisatie van het administratieve toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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 vijftien dagen na de beslissing.

communes dont la superficie est comprise entre 8 et 16 km<sup>2</sup> et les communes dont la superficie dépasse 16 km<sup>2</sup>. Le ministre compétent détermine le montant du subside forfaitaire. Ce montant forfaitaire est augmenté d'une somme complémentaire qui couvre les frais d'adaptations comme décrit à l'article 2, § 2 selon la règle suivante : 80 % pour les voiries communales qui rejoignent un itinéraire cyclable régional et 50 % pour les autres voiries.

§ 3. – La commune qui introduit un dossier s'engage à réaliser les travaux dans une période de deux ans, à dater de la décision gouvernementale d'octroi. En outre, le bénéfice de la subvention pourra avoir un effet rétroactif de deux ans à partir de l'entrée en vigueur de l'ordonnance.

#### *Article 4*

Toute demande de subside est accompagnée des documents suivants :

- 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;
- un règlement complémentaire de police approuvé par le conseil communal avec une liste des voiries à sens uniques sur lesquelles des sens uniques limités seront installés;
- une liste des adaptations garantissant la sécurité du trafic;
- l'approbation de l'administration fédérale;
- une estimation du coût des adaptations.

#### *Article 5*

§ 1<sup>er</sup>. – Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale décide d'octroyer ou de refuser le subside dans le délai prescrit par l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale.

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 quinze jours qui suivent la décision.

*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*.

*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*.

**Bijlage****Amendementen**

Nr. 1 (van mevr. Adelheid BYTTEBIER, de heren Michel MOOCK, Marc COOLS, Jean-Pierre CORNELISSEN, Joël RIGUELLE, Sven GATZ, Michel VAN ROYE en mevr. Brigitte GROUWELS)

*Artikel 2*

**In paragraaf 1, de woorden « in de mate van het mogelijke » te doen vervallen.**

## VERANTWOORDING

Verder in de tekst staat duidelijk aangegeven dat de omvorming van een eenrichtingsstraat tot een straat met beperkt eenrichtingsverkeer niet gebeurt wanneer er dwingende veiligheidsredenen zijn. De toevoeging « in de mate van het mogelijke » zou tot verschillende interpretaties kunnen leiden.

Nr. 2 (van mevr. Adelheid BYTTEBIER, de heren Michel MOOCK, Marc COOLS, Jean-Pierre CORNELISSEN, Joël RIGUELLE, Sven GATZ, Michel VAN ROYE en mevr. Brigitte GROUWELS)

*Artikel 2*

**In de eerste paragraaf, het 1ste lid te vervangen door :**

*« Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verbindt er zich toe alle investeringen ten laste te nemen voor de invoering van beperkt eenrichtingsverkeer op de gewestelijke eenrichtingswegen en op de wegen die deel uitmaken van het gewestelijk fietsroutenetwerk, behalve : ».*

## VERANTWOORDING

De nieuwe formulering verwoordt beter de rol van het Gewest en breidt de taak van het Gewest uit tot gemeentewegen die deel uitmaken van het gewestelijke fietsroutenetwerk.

Nr 3 (van mevr. Adelheid BYTTEBIER, de heren Michel MOOCK, Marc COOLS, Jean-Pierre CORNELISSEN, Joël RIGUELLE, Sven GATZ, Michel VAN ROYE en mevr. Brigitte GROUWELS)

*Artikel 2*

**In de Franse tekst paragraaf 2 door de volgende bepaling te vervangen :**

**Annexe****Amendements**

N° 1 (de Mme Adelheid BYTTEBIER, MM. Michel MOOCK, Marc COOLS, Jean-Pierre CORNELISSEN, Joël RIGUELLE, Sven GATZ, Michel VAN ROYE et Mme Brigitte GROUWELS)

*Article 2*

**Au paragraphe 1<sup>er</sup>, supprimer les mots « dans la mesure du possible ».**

## JUSTIFICATION

Il est indiqué clairement dans la suite du texte qu'une rue à sens unique ne sera pas transformée en rue à sens unique limité si des raisons impérieuses, liées à la sécurité, s'y opposent. Ajouter les mots « Dans la mesure du possible » pourrait entraîner des différences d'interprétation.

N° 2 (de Mme Adelheid BYTTEBIER, MM. Michel MOOCK, Marc COOLS, Jean-Pierre CORNELISSEN, Joël RIGUELLE, Sven GATZ, Michel VAN ROYE et Mme Brigitte GROUWELS)

*Article 2*

**Au paragraphe 1<sup>er</sup>, remplacer le premier alinéa par :**

*« La Région de Bruxelles-Capitale s'engage à prendre à sa charge les investissements pour l'instauration des sens uniques limités sur les voiries à sens unique, régionales et les voiries faisant partie d'itinéraires cyclables régionaux sauf ... ».*

## JUSTIFICATION

La nouvelle formulation traduit mieux le rôle de la Région et élargit sa mission aux voiries communales qui font partie des itinéraires cyclables régionaux.

N° 3 (de Mme Adelheid BYTTEBIER, MM. Michel MOOCK, Marc COOLS, Jean-Pierre CORNELISSEN, Joël RIGUELLE, Sven GATZ, Michel VAN ROYE et Mme Brigitte GROUWELS)

*Article 2*

**Remplacer le paragraphe 2 par la disposition suivante :**

« L'installation des sens uniques limités s'accompagne toujours du placement de panneaux additionnels M2 ou M3 sous le signal C1 et de panneaux additionnels M4 ou M5 sous le signal F19, ainsi que du marquage de logos « vélo » aux carrefours ».

#### VERANTWOORDING

Tekstcorrectie in de Franse vertaling.

Nr. 4 (van mevr. Adelheid BYTTEBIER, de heren Michel MOOCK, Marc COOLS, Jean-Pierre CORNELISSEN, Joël RIGUELLE, Sven GATZ, Michel VAN ROYE en mevr. Brigitte GROUWELS)

#### Artikel 2

##### In paragraaf 3,

- de eerste zin door de volgende bepaling te vervangen :

« Op kruispunten en andere plaatsen waar de veiligheid onvoldoende wordt geacht, neemt de beheerder bijkomende maatregelen om de veiligheid van de fietsers te verzekeren. »

- De tweede zin te doen vervallen.

#### VERANTWOORDING

Op alle plaatsen waar de veiligheid onvoldoende is en waar men toch beperkt eenrichtingsverkeer wil instellen, zijn bijkomende maatregelen nodig.

Nr. 5 (van mevr. Adelheid BYTTEBIER, de heren Michel MOOCK, Marc COOLS, Jean-Pierre CORNELISSEN, Joël RIGUELLE, Sven GATZ, Michel VAN ROYE en mevr. Brigitte GROUWELS)

#### Artikel 3

De paragrafen 2 en 3 door de volgende bepaling te vervangen :

« 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 bedrag 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

« L'installation des sens uniques limités s'accompagne toujours du placement de panneaux additionnels M2 ou M3 sous le signal C1 et de panneaux additionnels M4 ou M5 sous le signal F19, ainsi que du marquage de logos « vélo » aux carrefours ».

#### JUSTIFICATION

Correction de texte dans la traduction française.

N° 4 (de Mme Adelheid BYTTEBIER, MM. Michel MOOCK, Marc COOLS, Jean-Pierre CORNELISSEN, Joël RIGUELLE, Sven GATZ, Michel VAN ROYE et Mme Brigitte GROUWELS)

#### Article 2

##### Au paragraphe 3,

- remplacer la première phrase par la disposition suivante :

« Pour les carrefours et autres endroits où la sécurité est jugée insuffisante, le gestionnaire prend des mesures complémentaires pour garantir la sécurité des cyclistes ».

- Supprimer la deuxième phrase.

#### JUSTIFICATION

Partout où la sécurité est insuffisante et où on souhaite néanmoins instaurer un sens unique limité, il faut des mesures complémentaires.

N° 5 (de Mme Adelheid BYTTEBIER, MM. Michel MOOCK, Marc COOLS, Jean-Pierre CORNELISSEN, Joël RIGUELLE, Sven GATZ, Michel VAN ROYE et Mme Brigitte GROUWELS)

#### Article 3

Les paragraphes 2 et 3 sont remplacés par la disposition suivante :

« 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. Le montant du subside se compose d'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

*in drie categorieën: gemeenten kleiner dan 8 km<sup>2</sup>, gemeenten tussen 8 en 16 km<sup>2</sup> en gemeenten groter dan 16 km<sup>2</sup>. 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 aanpassingen bedoeld in artikel 2, § 2, overeenkomstig de volgende regel : 80 % voor gemeentewegen die aansluiten op een gewestelijke fietsroute en 50 % voor de andere wegen ».*

#### VERANTWOORDING

Beide paragrafen handelen over hetzelfde. Aangezien de gemeentewegen die op het parcours van een gewestelijke fietsroute liggen naar art. 2, paragraaf 1 zijn verplaatst, is het logisch dat ze hier wegvallen.

Nr. 6 (van mevr. Adelheid BYTTEBIER, de heren Michel MOOCK, Marc COOLS, Jean-Pierre CORNELISSEN, Joël RIGUELLE, Sven GATZ, Michel VAN ROYE en mevr. Brigitte GROUWELS)

#### Artikel 3

**De 4de paragraaf door de volgende bepalingen te vervangen :**

*« De gemeente die een dossier indient verbindt er zich toe om de werken binnen twee jaar uit te voeren, te rekenen vanaf de datum van de beslissing van de regering om de subsidie toe te kennen. Bovendien kan de subsidie toegekend worden met een terugwerking van twee jaar vanaf de inwerkingtreding van de ordonnantie ».*

#### VERANTWOORDING

Het feit dat het om een eenmalige toelage gaat, staat reeds in art. 3, paragraaf 2.

De gemeenten moeten de werken uitvoeren binnen twee jaar na de goedkeuring van hun dossier door de regering in plaats van binnen twee jaar na de indiening van het dossier.

De verplichting om het dossier in te dienen in de periode 2001-2002 is weggefallen, daar dit soort beperkingen beter past in een besluit. De retroactiviteit van twee jaar blijft behouden.

Nr. 7 (van mevr. Adelheid BYTTEBIER, de heren Michel MOOCK, Marc COOLS, Jean-Pierre CORNELISSEN, Joël RIGUELLE, Sven GATZ, Michel VAN ROYE en mevr. Brigitte GROUWELS)

#### Artikel 4

**– Het eerste lid te vervangen door :**

*communes dont la superficie est inférieure à 8 km<sup>2</sup>; les communes dont la superficie est comprise entre 8 et 16 km<sup>2</sup> et les communes dont la superficie dépasse 16 km<sup>2</sup>. Le ministre compétent détermine le montant du subside forfaitaire. Ce montant forfaitaire est augmenté d'une somme complémentaire qui couvre les frais d'adaptations comme décrit à l'art. 2 § 2 selon la règle suivante : 80 % pour les voiries communales qui rejoignent un itinéraire cyclable régional et 50% pour les autres voiries ».*

#### JUSTIFICATION

Les deux paragraphes traitent du même sujet. Comme les voiries communales qui se trouvent sur le parcours d'un itinéraire cyclable régional ont été transférées à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, il est logique qu'elles disparaissent ici.

N° 6 (de Mme Adelheid BYTTEBIER, MM. Michel MOOCK, Marc COOLS, Jean-Pierre CORNELISSEN, Joël RIGUELLE, Sven GATZ, Michel VAN ROYE et Mme Brigitte GROUWELS)

#### Article 3

**Remplacer le 4e paragraphe par la disposition suivante :**

*« La commune qui introduit un dossier s'engage à réaliser les travaux dans une période de deux ans, à dater de la décision gouvernementale d'octroi. En outre, le bénéfice de la subvention pourra avoir un effet rétroactif de deux ans à partir de l'entrée en vigueur de l'ordonnance ».*

#### JUSTIFICATION

Le fait qu'il s'agisse d'un subside unique est déjà indiqué à l'article 3, paragraphe 2.

Les communes sont tenues de réaliser les travaux dans les deux ans qui suivent l'approbation de leur dossier par le gouvernement plutôt que dans les deux ans qui suivent l'introduction du dossier.

L'obligation d'introduire un dossier au cours de la période 2001-2002 est supprimée parce que ce type de limitations s'intègre mieux dans un arrêté. On maintient l'effet rétroactif de deux ans.

N° 7 (de Mme Adelheid BYTTEBIER, MM. Michel MOOCK, Marc COOLS, Jean-Pierre CORNELISSEN, Joël RIGUELLE, Sven GATZ, Michel VAN ROYE et Mme Brigitte GROUWELS)

#### Article 4

**– Remplacer le premier alinéa par :**



« Elke aanvraag om subsidie gaat vergezeld van de hiernavolgende bescheiden : »

– **Het tweede streepje te vervangen door :**

« – een aanvullend politiereglement goedgekeurd door de gemeenteraad met een lijst van eenrichtingsstraten die in aanmerking komen voor beperkt eenrichtingsverkeer; »

– **Een derde streepje toe te voegen (nieuw) :**

« – een lijst met de aanpassingen die de verkeersveiligheid moeten verbeteren ».

VERANTWOORDING

Een aantal technische elementen zullen worden opgenomen in een besluit. De lijst met documenten die het dossier vervolledigen wordt aangevuld en verduidelijkt.

Nr. 8 (van mevr. Adelheid BYTTEBIER, de heren Michel MOOCK, Marc COOLS, Jean-Pierre CORNELISSEN, Joël RIGUELLE, Sven GATZ, Michel VAN ROYE en mevr. Brigitte GROUWELS)

Artikel 5

**Het eerste lid te vervangen door :**

« De Brusselse Hoofdstedelijke Regering beslist om de subsidie toe te kennen of te weigeren binnen de termijn voorgeschreven door de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende de organisatie van het administratieve toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ».

VERANTWOORDING

« d'octroyer ou de refuser » is de gebruikelijke formulering in het Frans.

Op dit ogenblik is er een voorontwerp tot wijziging van de ordonnantie van 14 mei 1998 waarin de termijn ingekort wordt van 50 tot 40 dagen. Zolang het ontwerp niet is aangenomen, lijkt het ons beter te verwijzen naar de ordonnantie in plaats van er een concrete termijn op te plakken.

« Toute demande de subside est accompagnée des documents suivants : ».

– **Remplacer le deuxième tiret par :**

« – un règlement complémentaire de police approuvé par le conseil communal avec une liste des voiries à sens uniques seront installés; »

– **Insérer un troisième tiret (nouveau) :**

« – une liste des adaptations garantissant la sécurité du trafic ».

JUSTIFICATION

On intégrera une série d'éléments techniques dans un arrêté. On complète et clarifie la liste des documents nécessaires au dossier.

N° 8 (de Mme Adelheid BYTTEBIER, MM. Michel MOOCK, Marc COOLS, Jean-Pierre CORNELISSEN, Joël RIGUELLE, Sven GATZ, Michel VAN ROYE et Mme Brigitte GROUWELS)

Article 5

**Remplacer le premier alinéa par :**

« Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale décide d'octroyer ou de refuser le subside dans le délai prescrit par l'ordonnance du 14 mai 1998 organisant la tutelle administrative sur les communes de la Région de Bruxelles-Capitale ».

JUSTIFICATION

La formulation habituelle est « d'octroyer ou de refuser ».

Il existe actuellement un avant-projet modifiant l'ordonnance du 14 mai 1998 où le délai est réduit de 50 jours à 40 jours. Tant que le projet n'a pas été voté, il nous semble qu'il vaut mieux faire référence à l'ordonnance plutôt que de fixer un délai concret.

