

l'arrière pour avoir une vue plus claire sur le comportement de conduite à juger.

3. Il n'y a pas de possibilités d'exception. Je suis même prêt à revoir la réglementation afin de ne pas pousser inutilement les gens à la dépense.

DO 2005200606503

Question n° 405 de M. Jean-Marc Nollet du 2 décembre 2005 (Fr.) au ministre de la Mobilité:

Implantation des sens uniques limités (SUL) dans les communes.

L'arrêté ministériel du 18 décembre 2002 prévoit la généralisation, pour le 1^{er} juillet 2004, des sens uniques limités (SUL). Cette mesure, qui s'inscrit dans un souci de protection des usagers les plus faibles — les cyclistes — et de promotion de l'usage du vélo, constitue une première étape dans la constitution de véritables itinéraires cyclables sur les voiries communales wallonnes.

La mise en œuvre des sens uniques limités est obligatoire sur l'ensemble des voiries à sens unique où la vitesse maximale autorisée est inférieure à 50 km/h et de plus de trois mètres de largeur utile. Des règlements complémentaires en matière de circulation routière doivent être pris en ce sens. Dans les autres cas, la mise en œuvre des sens uniques limités reste possible, mais n'est pas obligatoire, particulièrement lorsque la chaussée a une largeur utile de moins de trois mètres ou lorsque la vitesse est supérieure à 50 km/h et que la chaussée a moins de trois mètres et demi de largeur.

Dans tous les cas, le sens unique limité peut ne pas être mis en œuvre si des raisons de sécurité s'y opposent.

Le sens unique limité doit, et c'est le sens de l'arrêté ministériel du 18 décembre 2002, devenir la règle et non l'exception.

Il me revient que certaines communes outrepassent systématiquement cette obligation, y compris lorsque l'avis du Conseil de police est positif quant à leur implantation.

1. Disposez-vous de statistiques globales sur l'implantation de ces SUL dans les communes (nombre total de SUL, nombre de communes qui n'ont mis en place aucun SUL, etc.)?

2. Avez-vous connaissance de tels cas de non-application volontaire et systématique de l'arrêté

clairement sur le fait de les avoir ou non, et de leur donner un meilleur

3. Er zijn geen uitzonderingsmogelijkheden voorzien. Zelf ben ik bereid te regelgeving te herzien ten einde de mensen niet onnodig op kosten te jagen.

DO 2005200606503

Vraag nr. 405 van de heer Jean-Marc Nollet van 2 december 2005 (Fr.) aan de minister van Mobiliteit:

Invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer in de gemeenten.

Het ministerieel besluit van 18 december 2002 voorziet in de veralgemeende invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer met ingang van 1 juli 2004. Die maatregel, die de zwakste weggebruikers — de fietsers — wil beschermen en het gebruik van de fiets wil aanmoedigen, is een eerste stap in de aanleg van echte fietsroutes op de Waalse gemeentewegen.

De invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer is verplicht in alle eenrichtingsstraten waar de maximale toegestane snelheid lager is dan of gelijk is aan 50 km per uur en de beschikbare rijbaanbreedte ten minste 3 meter is. Daartoe moet een aantal bijkomende maatregelen met betrekking tot het wegverkeer worden genomen. In de andere gevallen blijft de invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer mogelijk, maar is het niet verplicht. Dat is met name het geval wanneer de beschikbare rijbaanbreedte minder dan drie meter is of wanneer de maximale toegestane snelheid hoger is dan 50 km per uur en de beschikbare rijbaanbreedte minder dan 3,5 meter is.

Het blijft altijd mogelijk om veiligheidsredenen het beperkt eenrichtingsverkeer niet in te voeren.

Het beperkt eenrichtingsverkeer — en dat is de betekenis van het ministerieel besluit van 18 december 2002, moet de regel worden, en niet de uitzondering.

Naar verluidt slaat een aantal gemeenten die verplichting in de wind, ook wanneer de politieraad een positief advies verstrekte.

1. Beschikt u over volledige statistieken over de invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer in de gemeenten (aantal straten met beperkt eenrichtingsverkeer, aantal gemeenten dat geen beperkt eenrichtingsverkeer invoerde, enzovoort)?

2. Heeft u weet van gemeenten die wetens en willens weigeren het ministerieel besluit van 18 decem-

ministériel du 18 décembre 2002 concernant la mise en place des SUL ?

3. Pourriez-vous nous informer des possibilités de recours à l'encontre des communes qui refuseraient l'implantation de SUL ?

Réponse du ministre de la Mobilité du 2 mars 2006, à la question n° 405 de M. Jean-Marc Nollet du 2 décembre 2005 (Fr.):

1. À ma connaissance, il n'existe pas de statistiques sur le nombre de rues à sens unique que les cyclistes peuvent emprunter dans les deux sens, communément appelées « Sens Uniques Limités » (SUL).

2. Parmi les gestionnaires de voirie qui refusaient de généraliser les SUL, je me souviens de Braine-L'Alleud, Gembloux, Sombreffe ainsi que, pour certaines rues, de Bruxelles-ville, Louvain et Forest. La Flandre a connu étonnamment peu de problèmes, peut-être parce que la culture cycliste y étant plus profondément ancrée, de très nombreuses rues à sens unique avaient déjà été adaptées dès l'instauration facultative du SUL en 1991.

3. Il est à noter que les communes peuvent recourir à la mesure d'exception si les « circonstances locales » le justifient. L'interprétation de la notion de « circonstances locales » requiert un certain jugement d'opportunité, inspiré par des « raisons de sécurité », sur lesquelles le gestionnaire de voirie lui-même est sans doute le plus apte à se prononcer.

S'il s'avère toutefois qu'une commune n'a pas aménagé, à tort, de SUL dans une rue à sens unique déterminée et qu'un accident en a (notamment) résulté, le juge du fond pourrait en principe engager la responsabilité du gestionnaire de voirie.

Par ailleurs, l'article 2 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière impose aux conseils communaux d'établir des règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune et de les soumettre à mon approbation par l'entremise des inspecteurs de mon administration. En cas de plaintes concernant l'instauration ou le refus d'instauration d'un SUL dans une commune déterminée, ces inspecteurs se rendent sur place et fournissent à la commune un avis tenant compte des circonstances et des besoins locaux. La politique communale en matière de SUL a ainsi souvent été rectifiée de fait de cette manière.

Enfin, je me réfère à l'article 19 de la loi relative à la police de la circulation routière qui dispose que le Roi peut charger un commissaire spécial du gouvernement d'exécuter d'office les travaux nécessaires sur place. Il s'agit d'une procédure lourde et hautement inhabituelle, étant donné qu'elle ne peut être utilisée que si

ber 2002 betreffende de invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer toe te passen ?

3. Hoe kunnen de beslissingen van gemeenten die weigeren het beperkt eenrichtingsverkeer in te voeren, worden aangevochten ?

Antwoord van de minister van Mobiliteit van 2 maart 2006, op de vraag nr. 405 van de heer Jean-Marc Nollet van 2 december 2005 (Fr.):

1. Bij mijn weten bestaan er geen statistieken omtrent het aantal eenrichtingsstraten dat is opengesteld voor fietsers in beide richtingen, het zogenaamd « Beperkt Eenrichtingsverkeer » (BEV).

2. Braine-L'Alleud, Gembloux, Sombreffe en ook wel, voor bepaalde straten, Brussel-Stad, Leuven en Vorst wilden geen veralgemening. In Vlaanderen bleken er opvallend weinig problemen te bestaan; wellicht omwille van een sterkere fietscultuur waren reeds heel wat eenrichtingsverkeerstraten aangepast sinds de invoering in 1991 van het optioneel BEV.

3. Er moet op gewezen worden dat gemeenten gebruik kunnen maken van de uitzonderingsmaatregel indien « plaatselijke omstandigheden » dat rechtvaardigen. Wat onder « plaatselijke omstandigheden » moet verstaan worden, vergt een zeker opportuiniteitsoordeel, ingegeven door « veiligheidsredenen », waarbij de wegbeheerder zelf wellicht het best geplaatsd is om daarover uitspraak te doen.

Indien echter zou blijken dat een gemeente ten onrechte geen BEV heeft ingesteld in een bepaalde éénrichtingsstraat en (mede) daardoor een ongeval werd veroorzaakt, zou de feitenrechter de wegbeheerder in principe wel aansprakelijk kunnen stellen.

Verder bestaat er krachtens artikel 2 van de wegverkeerswet van 16 maart 1968 de verplichting voor gemeenteraden om aanvullende reglementen vast te leggen omtrent hun openbare gemeentewegen en deze ter goedkeuring aan mij, via de inspecteurs van mijn administratie, voor te leggen. Indien er klachten geformuleerd worden inzake de al dan niet invoering van BEV in een bepaalde gemeente, gaan de inspecteurs ter plaatse een kijkje nemen en adviseren zij de gemeente al naargelang de plaatselijke omstandigheden en behoeften. *De facto* werd het gemeentelijk beleid inzake BEV op die manier vaak bijgestuurd.

Ten slotte maak ik melding van artikel 19 van de wegverkeerswet, waarin beschreven wordt dat de Koning een speciale regeringscommissaris kan gelasten om de nodige werken ter plaatse ambtshalve te gaan uitvoeren. Dit is een zware en hoogst ongebruikelijke procedure, vermits ze slechts kan worden aan-

l'autorité locale refuse de placer elle-même la signalisation, même après deux sommations écrites du ministre.

À ma connaissance, cette procédure n'a jamais été appliquée.

La plupart des gestionnaires de voirie se sont entretenus conformés à la réglementation relative aux SUL; en cas de plainte fondée, l'instance compétente se doit toutefois de rappeler le gestionnaire de voirie concerné à son devoir légal.

DO 2005200606603

Question n° 408 de M^{me} Greet Van Gool du 14 décembre 2005 (N.) au ministre de la Mobilité:

Plans d'action des différentes zones de police.

La Sécurité routière repose sur trois piliers, à savoir l'éducation, les infrastructures et le maintien de la Sécurité routière. Ces dernières années, les différentes autorités ont investi dans ces trois domaines. Le maintien de la Sécurité routière reste l'élément décisif, comme l'indique la réponse à ma question relative au nombre d'infractions en ce qui concerne les emplacements de parking réservés aux personnes handicapées. En 2003, la police n'a constaté que 20 infractions de ce type alors qu'en 2004, elle en a constaté 2 453, parce que la nouvelle loi relative à la circulation accorde plus d'importance aux infractions liées au stationnement et en particulier au stationnement aux emplacements réservés.

Pour limiter radicalement les infractions les plus dangereuses et les plus asociales, les priorités qu'établissent les différentes zones de police revêtent dès lors une importance primordiale. Toutes les zones de police sont tenues d'élaborer un plan de sécurité intégrant un plan d'action relatif à la Sécurité routière. C'est l'une des conditions prévues pour l'obtention par ces zones de moyens supplémentaires du Fonds de la Sécurité routière. Le ministre de l'Intérieur et le ministre de la Mobilité examinent ces plans et les approuvent ensuite.

- 1.
- a) Combien de zones de police ont-elles introduit un plan d'action et combien de plans ont-ils déjà été approuvés (2004-2005)?
- b) Dans l'hypothèse où certains plans d'action n'ont pas été approuvés, pouvez-vous indiquer pourquoi?

gewend voor zover de plaatselijke overheid de verkeerstekens zelf weigert aan te brengen, zelfs na daartoe tweemaal schriftelijk door de minister te zijn aangemaand.

Voor zover ik weet werd deze procedure nog nooit toegepast.

De meeste wegbeheerders hebben zich intussen geschikt naar de regelgeving omtrent BEV; bij een terechte klacht moet de betrokken wegbeheerder evenwel door de bevoegde instantie aan zijn wettelijke verplichting herinnerd worden.

DO 2005200606603

Vraag nr. 408 van mevrouw Greet Van Gool van 14 december 2005 (N.) aan de minister van Mobiliteit:

Actieplannen van de verschillende politiezones.

Verkeersveiligheid steunt op drie peilers, namelijk educatie, infrastructuur en handhaving. De afgelopen jaren hebben de verschillende overheden geïnvesteerd in deze domeinen. Het sluitstuk in het verhaal omtrent verkeersveiligheid is steeds de handhaving zoals trefend bleek uit het antwoord op mijn vraag betreffende het aantal overtredingen ten aanzien van voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap. In 2003 constateerde de politie slechts 20 overtredingen en in 2004 werden er 2 453 inbreuken vastgesteld omdat parkeren en specifiek op voorbehouden plaatsen belangrijker werd geacht in de nieuwe verkeerswet.

De prioriteitsstellingen van de verschillende politiezones zijn dan ook uitermate belangrijk om de gevaarlijkste en meest asociale overtredingen drastisch in te perken. Alle politiezones zijn verplicht een veiligheidsplan op te stellen met daarin een actieplan betreffende verkeersveiligheid. Dit is één van de voorwaarden voor een politiekezone om bijkomend geld te krijgen uit het Verkeersveiligheidsfonds. Deze plannen worden bestudeerd en goedgekeurd door de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Mobiliteit.

- 1.
- a) Hoeveel politiezones hebben een actieplan ingediend en hoeveel werden er reeds goedgekeurd (2004-2005)?
- b) Indien bepaalde actieplannen niet voldeden, kan u hiervoor de reden geven?