

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 september 2000

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de op 16 maart 1968
gecoördineerde wet betreffende de politie
over het wegverkeer wat de aanvullende
verkeersreglementen en de raadgevende
commissies betreft**

(ingediend door de heer Jos Ansoms)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

26 septembre 2000

PROPOSITION DE LOI

**modifiant les lois relatives à la police de la
circulation routière, coordonnées le 16 mars
1968, en ce qui concerne les règlements
complémentaires et les commissions
consultatives**

(déposée par M. Jos Ansoms)

AGALEV-ECOLO	:	Anders Gaan Leven / Écologistes Confédérés pour l'Organisation de lutttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front national
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	:	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer	DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA	:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA : Questions et Réponses écrites
HA	:	Handelingen (Integraal Verslag)	HA : Annales (Compte Rendu Intégral)
BV	:	Beknopt Verslag	CRA : Compte Rendu Analytique
PLEN	:	Plenum	PLEN : Séance plénière
COM	:	Commissievergadering	COM : Réunion de commission

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>		<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	
<i>Bestellingen :</i>		<i>Commandes :</i>	
Natieplein 2		Place de la Nation 2	
1008 Brussel		1008 Bruxelles	
Tel. : 02/ 549 81 60		Tél. : 02/ 549 81 60	
Fax : 02/549 82 74		Fax : 02/549 82 74	
www.deKamer.be		www.laChambre.be	
e-mail : alg.zaken@deKamer.be		e-mail : aff.generales@laChambre.be	

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van voorstel n^o 748/1-96/97.

De gemeenten hebben steeds een belangrijke rol te vervullen gehad in het verkeersveiligheidsbeleid. De gemeentewet zelf maakt hen verantwoordelijk voor de orde en de openbare veiligheid op het grondgebied, inclusief de verkeersveiligheid. Dat is ook begrijpelijk, aangezien de verkeersveiligheid een aangelegenheid is die de bevolking rechtstreeks beroert. De gemeentelijke actiescomités inzake verkeer in het algemeen en de verkeersveiligheid in het bijzonder zijn niet meer te tellen. Bovendien mag men niet vergeten dat de gemeenten zelf meer dan 90 % van het wegennet in ons land beheren.

1. De aanvullende reglementen (artikel 2 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer)

Een belangrijk element in het gemeentelijk beleid is het opstellen van « aanvullende verkeersreglementen », zoals bedoeld in artikel 2 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer. Deze reglementen moeten steeds de goedkeuring krijgen van de minister die het verkeer onder zijn bevoegdheid heeft.

Deze vereiste leidt meer en meer tot wrijvingen tussen de gemeentebesturen en de bevolking enerzijds en de federale administratie anderzijds, zoals betreffende de « zone-30 ». Het gaat echter niet altijd om zulke uitgebreide reglementen. Ook kleinere details in de reglementering moeten de goedkeuring krijgen van de minister die het verkeer onder zijn bevoegdheid heeft. Zelfs maatregelen op proef met betrekking tot eenrichtingsstraten, parkeerverbod of de inrichting van ronde punten, zijn alleen toegelaten na uitvaardiging van een door de minister van Verkeerswezen goedgekeurd aanvullend reglement.

In het onderhavige wetsvoorstel stellen wij op de eerste plaats voor om de gemeenten autonoom, dus zonder inmenging van de federale administratie, te laten beslissen over de aanvullende reglementen. Wij hebben daarvoor de volgende redenen :

1° De gemeenten zijn, door de dagelijkse confrontatie met de lokale verkeerssituatie, veel beter geplaatst om de impact en het nut van bepaalde beslissingen inzake verkeer te beoordelen dan de federale administratie. De huidige bevoogding komt des te harder aan

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend le texte de la proposition n^o 748/1-96/97.

Les communes ont toujours eu un rôle important à jouer dans le domaine de la politique de sécurité routière. La loi communale elle-même leur assigne pour mission d'assurer le maintien de l'ordre et de la sécurité publics sur leur territoire, y compris en ce qui concerne la sécurité routière. Rien d'étonnant à cela, puisque la sécurité routière est une matière qui concerne directement la population. On ne compte plus les comités d'action communaux ayant pour objet la circulation routière et la sécurité routière en particulier. Il ne faut pas oublier par ailleurs qu'en Belgique, les communes gèrent 90 % du réseau routier.

1. Les règlements complémentaires (article 2 des lois relatives à la police de la sécurité routière)

Un aspect important de la politique communale consiste à établir « les règlements complémentaires », visés à l'article 2 des lois relatives à la police de la circulation routière. Ces règlements doivent toujours obtenir l'approbation du ministre ayant la circulation routière dans ses attributions.

Cette obligation génère des frictions de plus en plus nombreuses entre, d'une part, les administrations communales et la population, et, d'autre part, l'administration fédérale, en ce qui concerne, par exemple, la création de « zones 30 ». Il ne s'agit toutefois pas toujours de règlements portant sur une matière aussi vaste. Le moindre point de détail de la réglementation doit également obtenir l'approbation du ministre ayant la circulation routière dans ses attributions. Même les mesures expérimentales concernant les voies à sens unique, les interdictions de stationnement ou la création de ronds-points, ne peuvent être prises qu'après promulgation d'un règlement complémentaire approuvé par le ministre des Communications.

La présente proposition vise essentiellement à permettre aux communes d'arrêter de manière autonome, c'est-à-dire sans intervention de l'administration fédérale, les règlements complémentaires. Notre proposition est inspirée par les considérations suivantes :

1° Etant donné qu'elles sont confrontées chaque jour aux problèmes de la circulation locale, les communes peuvent apprécier beaucoup mieux que l'administration fédérale l'incidence et l'utilité de certaines mesures relatives à la circulation routière. La tutelle à

omdat de gemeenten zowel de juridische (gemeentewet) als de morele verantwoordelijkheid (ten opzichte van de bevolking) dragen voor het in de gemeente gevoerde verkeersbeleid. Hun juridische verantwoordelijkheid strekt zich zelfs uit over de gewest- en provinciewegen op het grondgebied van de gemeente.

2° Er bestaat een grote discrepantie tussen het feit dat de gemeenten volledig autonoom wegen kunnen aanleggen (wet van 9 augustus 1948), doortrekken of afsluiten, fietspaden en voetpaden aanleggen, openbare verlichting en dergelijke plaatsen, terwijl zij daarentegen een ministeriële goedkeuring nodig hebben om de rand van de rijbaan aan te duiden, een parkeerverbod van vijf meter op te leggen of een fietsstrook bij middel van wegmarkeringen aan te duiden en zelfs om een oversteekplaats voor voetgangers af te bakenen. Zoals de Vereniging van Vlaamse steden en gemeenten het ooit uitdrukte : de minister van Verkeerswezen heeft zichzelf benoemd tot chef-kok in de keuken van de gemeente.

3° De vaststelling van aanvullende reglementen kadert bij de gemeenten meer en meer in een globaal verkeersbeleid, een verkeerscirculatieplan of verkeersplan dat niet zelden deel uitmaakt van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Het is nogal pretentief vanwege de federale administratie om, zonder duidelijke kennis van deze ruimere vormen van planning, het nut en de betekenis van de aanvullende reglementen te evalueren. Nog minder aanvaardbaar is het dat de administratie zich door de afkeuring van zulke reglementen waagt op terreinen die niet tot haar bevoegdheid behoren.

4° De technische kennis van de gemeentelijke administratie inzake verkeer en verkeersreglementering in het bijzonder is de laatste jaren sterk toegenomen; meer en meer ambtenaren volgen verkeerskundige opleidingen, bijscholingsinitiatieven, permanente vorming en dergelijke.

5° Er verloopt een zeer lange tijd tussen de vaststelling van een toestand die een aanvullend reglement vereist en het tijdstip waarop de signalisatie effectief kan worden aangebracht : onderzoek, voorstellen, opmaken van het dossier, collegebeslissing, eventueel advies van de raadgevende commissie, goedkeuring door de minister van Verkeerswezen.

6° Een aantal gemeenten leggen de verplichting tot het doorsturen van de aanvullende verkeersreglementen naar de federale administratie gewoon naast zich neer. Doorgaans wordt gesteld dat zulke aanvullende reglementen wel degelijk van toepassing zijn, omdat de weggebruikers niet geacht worden te weten of de ver-

laquelle les communes sont actuellement soumises, est ressentie d'autant plus durement que les administrations communales sont à la fois juridiquement (loi communale) et moralement (vis-à-vis de la population) responsables de la politique menée en matière de circulation routière. Leur responsabilité juridique s'étend même aux voies publiques régionales et provinciales situées sur leur territoire.

2° Il y a une discordance considérable entre le fait que les communes peuvent de manière autonome aménager (loi du 9 août 1948), prolonger ou barrer des routes, aménager des pistes cyclables et des passages pour piétons, installer l'éclairage public, etc. et le fait qu'elles ont besoin de l'approbation d'un ministre pour marquer le bord de la chaussée, pour imposer une interdiction de stationner sur une distance de cinq mètres, pour tracer une bande cyclable au moyen de marques au sol ou encore pour marquer un passage pour piétons. Ainsi que l'a souligné un jour l'Association des villes et communes flamandes : le ministre des Communications s'est institué maître-queux de la cuisine de la commune.

3° Les règlements complémentaires élaborés par les communes s'inscrivent de plus en plus dans le cadre d'une politique globale de la circulation, d'un plan de la circulation routière ou d'un plan de la circulation qui fait généralement partie d'un plan communal d'aménagement du territoire. L'administration fédérale fait preuve d'une certaine prétention en évaluant l'utilité et la signification des règlements complémentaires sans connaître avec précision ce contexte général de planification. En rejetant de tels règlements, l'administration s'engage en outre sur des terrains qui ne relèvent pas de ses compétences, ce qui est encore moins acceptable.

4° Les connaissances techniques de l'administration communale dans le domaine de la circulation en général, et dans celui de la réglementation de la circulation en particulier, se sont fortement accrues ces dernières années. De plus en plus de fonctionnaires suivent des formations dans le domaine de la circulation, des cours de recyclage, une formation permanente, etc.

5° Un long intervalle sépare le moment où une situation qui nécessite un règlement complémentaire est constatée et le moment où la signalisation peut effectivement être installée : études, propositions, établissement du dossier, décision du collège, avis éventuel de la commission consultative, approbation par le ministre des Communications.

6° Plusieurs communes ne tiennent tout simplement pas compte de l'obligation de transmettre les règlements complémentaires concernant la circulation à l'administration fédérale. On considère généralement que ces règlements complémentaires sont bel et bien d'application, parce que les usagers de la route ne sont

keerssignalisatie en dergelijke al dan niet is goedgekeurd. Toch moet men zich de vraag stellen of deze visie altijd wel zal worden gevolgd door de rechtbanken. Dan moet men zich meteen ook afvragen hoe het dan gesteld is met de aansprakelijkheid van de gemeente enerzijds en van de weggebruiker die de aanvullende reglementen overtreedt anderzijds.

7° De instelling van de autonomie van de gemeenten inzake de aanvullende reglementen heeft als bijkomend voordeel dat de inspectiedienst van de verkeerstekens van het ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur, zoals bedoeld in artikel 18 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, zijn fundamentele taak van toezicht op de verkeerstekens (wettelijkheid naar vorm, kleur, afmetingen, voldoende zichtbaarheid, continuïteit, ...) ten volle kan uitoefenen. Deze opdracht is zinvol, maar kan in de huidige stand van zaken nauwelijks uitgevoerd worden omwille van de tijd die besteed moet worden aan de controle op de aanvullende reglementen.

8° Als gevolg van het wegvallen van de controle van de aanvullende reglementen door de federale administratie, zullen de aanvullende reglementen automatisch onder het algemeen administratief toezicht op de gemeenten komen. Ten gevolge van de staatshervorming is dit administratief toezicht een bevoegdheid van de gewesten.

Krachtens de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen wordt deze bevoegdheid, wat de Brusselse gemeenten betreft, uitgeoefend door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

2. De raadgevende commissies (artikel 7 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer)

In sommige omstandigheden kunnen aanvullende reglementen, vastgesteld in de ene gemeente, de verkeerssituatie in naburige gemeenten beïnvloeden, zoals bijvoorbeeld een verbod voor bepaalde voertuigen om bepaalde wegen te volgen waardoor dit verkeer naar een naburige gemeente wordt geleid, of een parkeerverbod voor zware voertuigen op gans het grondgebied van de gemeente, of een verschillend regime op eenzelfde weg die twee gemeenten verbindt, enz. Hiervoor werd destijds de bepaling opgenomen in artikel 7 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, waarbij raadgevende commissies opgericht kunnen worden.

In de praktijk zijn deze echter een vertragend federaal toezichtselement op de goedkeuring van de door de gemeente uitgevaardigde aanvullende reglementen. Het koninklijk besluit van 24 oktober 1967 is trouwens voorbijgestreefd door de fusie van gemeenten.

pas censés savoir si la signalisation routière, par exemple, a ou non été approuvée. Il y a toutefois lieu de se demander si ce point de vue sera toujours suivi par les tribunaux. Il faut également se demander ce qu'il en est de la responsabilité de la commune, d'une part, et de celle de l'utilisateur de la route qui viole les règlements complémentaires, d'autre part.

7° L'autonomie des communes en ce qui concerne les règlements complémentaires présente également l'avantage que le service d'inspection de la signalisation routière du ministère des Communications et de l'Infrastructure, visé à l'article 18 de la loi relative à la police de la circulation routière, peut exercer pleinement sa mission de contrôle de la signalisation routière (légalité de la forme, des couleurs, des dimensions, visibilité suffisante, continuité, ...). Cette mission est judicieuse, mais son exécution est fortement compromise dans le contexte actuel, en raison du temps qui doit être consacré au contrôle des règlements complémentaires.

8° Lorsque les règlements complémentaires cesseront d'être soumis au contrôle de l'administration fédérale, ils entreront automatiquement dans le champ d'application de la tutelle administrative générale des communes. Depuis la réforme de l'État, cette tutelle administrative est une compétence des régions.

En vertu de la loi spéciale du 12 août 1989 relative aux institutions bruxelloises, cette compétence est exercée, en ce qui concerne les communes bruxelloises, par la Région de Bruxelles-Capitale.

2. Les commissions consultatives (article 7 des lois relatives à la police de la circulation routière)

Dans certains cas, des règlements complémentaires arrêtés par une commune peuvent avoir une influence sur la circulation et le stationnement dans les communes voisines. C'est ainsi que l'interdiction faite à une catégorie de véhicules d'emprunter certaines voies d'une commune peut entraîner un déplacement du trafic concerné vers une commune voisine. Interdire aux poids lourds de stationner sur l'ensemble du territoire d'une commune et appliquer des règles de circulation différentes à une voie qui relie deux communes sont d'autres exemples illustrant cette réalité. C'est pour assurer la cohérence des règlements complémentaires que la disposition de l'article 7 de la loi relative à la police de la circulation routière, permettant la création de commissions consultatives, a jadis été insérée dans cette loi.

Dans la pratique, ces commissions sont toutefois un levier de surveillance fédérale qui freine l'approbation des règlements complémentaires arrêtés par les communes. L'arrêté royal du 24 octobre 1967 est d'ailleurs dépassée depuis la fusion des communes. C'est pour-

Daarom willen wij deze raadgevende commissies afschaffen. Voor gemeentelijke aanvullende reglementen die een invloed kunnen hebben op de naburige gemeenten voorzien wij in de plaats daarvan in een overlegprocedure op provinciaal niveau, waarbij het akkoord van de naburige betrokken gemeente of gemeenten vereist is. Wat de 19 Brusselse gemeenten betreft, wordt deze provinciale overlegprocedure, krachtens de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, uitgeoefend door het Brussels Gewest.

Jos ANSOMS (CVP)

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid, zoals bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 2 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 worden de tweede zin van het eerste lid alsmede het tweede lid opgeheven.

Art. 3

Artikel 2*bis* van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 4

In artikel 3, van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° Paragraaf 1, tweede en derde lid, worden opgeheven.

2° In § 2, eerste lid, worden de woorden « na advies van de betrokken raadgevende commissies, wanneer het gaat om gemeenten die deel uitmaken van groepen van gemeenten als bedoeld in artikel 7, eerste lid » geschrapt.

3° In § 2, tweede lid, worden de woorden « Hebben de raadgevende commissies geen advies uitgebracht binnen zestig dagen nadat het aanvullend reglement is ingekomen, dan kunnen de gemeenteraden het rechtstreeks aan de minister voorleggen » geschrapt.

quoi nous proposons de supprimer ces commissions consultatives et de les remplacer, en vue de l'examen des règlements complémentaires communaux pouvant avoir une influence dans les communes voisines, par une procédure de concertation provinciale soumettant lesdits règlements à l'accord de la ou des communes voisines concernées. En ce qui concerne les 19 communes bruxelloises, cette procédure de concertation provinciale serait exercée par la Région de Bruxelles-Capitale, conformément à la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

À l'article 2 de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, la seconde phrase de l'alinéa 1^{er} ainsi que l'alinéa 2 sont abrogés.

Art. 3

L'article 2*bis* de la même loi est abrogé.

Art. 4

À l'article 3, de la même loi, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le § 1^{er}, alinéas 2 et 3, est abrogé.

2° Au § 2, alinéa 1^{er}, les mots « après avis des commissions consultatives intéressées s'il s'agit de communes faisant partie d'ensembles de communes visés à l'article 7, alinéa 1^{er} » sont supprimés.

3° Au § 2, alinéa 2, les mots « Si les commissions consultatives n'ont pas donné leur avis dans les soixante jours de la réception du règlement complémentaire, les conseils communaux peuvent en saisir directement le ministre » sont supprimés.

Art. 5

Artikel 7 van dezelfde wet wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 7. — § 1. Voorzover de in artikel 2 bedoelde aanvullende reglementen het verkeer in de naburige gemeente of gemeenten kunnen beïnvloeden worden zij op straffe van ongeldigheid, voorafgaand aan de goedkeuring door de gemeenteraad, ter informatie aan die naburige gemeente of gemeenten overgezonden. De Koning bepaalt de aard van de aanvullende reglementen die het verkeer in de naburige gemeente of gemeenten kunnen beïnvloeden.

§ 2. Tegen de in artikel 2 bedoelde aanvullende reglementen kunnen de in § 1 bedoelde naburige gemeente of gemeenten binnen een termijn van dertig dagen na goedkeuring in de gemeenteraad, bezwaar indienen bij de bestendige deputatie, die hierover binnen de dertig dagen na ontvangst van het bezwaar een overleg organiseert met de betrokken gemeenten volgens de nadere regels die de Koning bepaalt. Indien de betrokken gemeenten tijdens dit overleg geen overeenstemming over deze aanvullende reglementen bereiken, bepaalt de bestendige deputatie of de betrokken aanvullende reglementen al dan niet moeten worden vernietigd.

Indien de naburige gemeente of gemeenten gelegen zijn in een andere provincie, wordt de bestendige deputatie van deze provincie bij het overleg betrokken volgens de nadere regels die de Koning bepaalt. ».

Art. 6

Artikel 10 van dezelfde wet wordt opgeheven.

Art. 7

In artikel 12 van dezelfde wet worden de woorden « *2bis* » geschrapt.

Art. 8

Artikel 17, § 1, 2° en § 2 van dezelfde wet worden opgeheven.

17 juli 2000.

Jos ANSOMS (CVP)

Art. 5

L'article 7 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 7. — § 1^{er}. À peine de nullité, les règlements complémentaires visés à l'article 2 sont transmis, pour information, avant leur adoption par le conseil communal, aux communes voisines dans lesquelles ils peuvent avoir une influence sur la circulation. Le Roi détermine la nature des règlements complémentaires qui peuvent influencer la circulation dans les communes voisines.

§ 2. Les communes voisines visées au § 1^{er} peuvent, dans les trente jours de l'adoption par le conseil communal, introduire, contre les règlements complémentaires visés à l'article 2, une réclamation auprès de la députation permanente, qui organise à ce sujet, dans les trente jours de la réception de la réclamation, une concertation avec les communes concernées, selon les modalités fixées par le Roi. Si, au cours de cette concertation, les communes concernées ne parviennent à aucun accord sur les règlements complémentaires concernés, la députation permanente décide s'il y a lieu ou non d'annuler lesdits règlements.

Si une ou plusieurs des communes voisines sont situées dans une autre province, la députation permanente de cette province est associée à la concertation selon les modalités fixées par le Roi. ».

Art. 6

L'article 10 de la même loi est abrogé.

Art. 7

Dans l'article 12 de la même loi, les mots « *2bis* » sont supprimés.

Art. 8

L'article 17, § 1^{er}, 2° et § 2, de la même loi est abrogé.

17 juillet 2000.