

Chambre des Représentants

SESSION 1985-1986

17 AVRIL 1986

PROPOSITION DE LOI

tendant à promouvoir la sécurité routière
et la qualité de l'environnement routier

(Déposée par M. Ansoms)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le problème de l'insécurité routière tient essentiellement à la voiture : on constate que des automobilistes sont impliqués dans 90 % des accidents graves. C'est d'ailleurs compréhensible : en 1984, on dénombrait dans notre pays 3,6 millions de voitures disposant de 115 000 km de routes. Cela signifie que nous comptons quelque 100 voitures au kilomètre carré et 31 par kilomètre de route. Nous nous trouvons donc en présence d'une densité de trafic élevée sur un réseau routier pourtant très développé. Et il importe vraiment de se demander si nous pourrions encore sacrifier beaucoup d'espace à de nouvelles routes. L'espace est limité et d'autres valeurs (telles que l'habitat, l'agriculture, la nature, etc.) ont leurs droits, elles aussi. En outre, nous ne sommes pas à l'égard de la nature des propriétaires uniques qui pourraient en disposer à leur gré. Au contraire, les modestes intendants que nous sommes devront rendre compte devant les générations futures de l'usage qu'ils ont fait des choses et de l'espace.

Au cours des décennies passées, les pouvoirs publics n'ont pas ménagé leurs efforts en vue d'améliorer la sécurité routière. Ils ont établi des règlements, sanctionné les contrevenants, formé les usagers, instauré le permis de conduire, imposé l'inspection technique des véhicules. Mais bien que ces mesures aient permis de réduire le nombre des victimes, les chiffres se situent toujours à un niveau inacceptable : 80 000 en 1983, dont 21 000 tués et blessés graves. Il est par ailleurs remarquable que la plupart des accidents — 50 620, soit 59 % — surviennent en agglomération. Cet élément revêt une importance extrême si l'on veut définir une politique efficace en matière de circulation.

Si l'on se demande pour quelle raison l'insécurité routière reste un tel problème, on doit bien admettre que c'est parce que la société s'est fait jusqu'ici une fausse conception de la circulation. On est parti de l'idée que l'homme pour-

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1985-1986

17 APRIL 1986

WETSVOORSTEL

tot bevordering van de verkeersveiligheid
en de verkeersleefbaarheid

(Ingediend door de heer Ansoms)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het probleem van de verkeersonveiligheid is in overwegende mate een autoprobleem. In 90 % van het aantal ernstige verkeersongevallen zijn er automobilisten bij betrokken. En dat is ook wel te begrijpen : in 1984 zijn er in ons land 3,6 miljoen auto's, en die beschikken over 115 000 km weg. Dat wil zeggen dat wij ongeveer 100 auto's hebben per vierkante kilometer, en 31 auto's per kilometer weg. We zitten dus opgescheept met een enorme verkeersdichtheid op een nochtans zeer goed uitgebouwd wegennet. En het is echt de vraag of wij nog veel ruimte kunnen opofferen aan nieuwe wegen. De ruimte is beperkt, en andere waarden (zoals wonen, landbouw, natuur, enz.) hebben ook hun rechten. Bovendien zijn we geen onbetwistbare eigenaars van de natuur, die er naar willekeur over mogen beschikken. Als nederige rentmeesters zullen wij integendeel verantwoording moeten afleggen tegenover de toekomstige generaties over ons omgaan met de dingen en met de ruimte.

Om de verkeersveiligheid te bevorderen heeft de overheid in de voorbije decennia niet stilgezeten. Zij heeft reglementen ontworpen, overtreders ervan gestraft, de verkeersopvoeding gelanceerd, het rijbewijs ingevoerd, de technische inspectie van de voertuigen verplicht gemaakt, enz. En al is het aantal verkeersslachtoffers hierdoor gedaald, toch blijven de cijfers onaanvaardbaar hoog : 80 000 in 1983, waarvan 21 000 doden en zwaargewonden. Bovendien is het erg opvallend dat veruit de meeste ongevallen gebeuren in de bebouwde gebieden : 50 620, zijnde 59 %. Dit gegeven is uitermate belangrijk wanneer het er op aankomt een degelijk verkeersbeleid uit te stippelen.

Als men zich de vraag stelt waarom de verkeersonveiligheid zulk probleem gebleven is, dan moet men antwoorden dat de samenleving tot nu toe altijd een onjuiste ingesteldheid heeft gehad tegenover het verkeer. Men ging ervan

rait s'adapter à un trafic rapide. C'était surestimer grandement les possibilités humaines car, dans la circulation également, l'homme reste un être fini et limité sur les plans physique, psychique et moral. Il faut donc que les pouvoirs publics adaptent les conditions de la circulation aux limites des possibilités humaines, et non l'inverse comme on a prétendu le faire jusqu'ici. En pratique, cela signifie qu'ils doivent intervenir au niveau de la structure du réseau routier, de manière à protéger les usagers les plus exposés contre les conducteurs de véhicules motorisés et à protéger ceux-ci contre leurs propres limites.

Ce nouveau principe n'implique évidemment pas que les mesures prises jusqu'ici n'avaient aucun sens. Elles restent nécessaires et doivent même être optimisées.

Cependant, nous constatons depuis quelques années qu'à la base, tant au niveau des groupes d'action que de la population en général, le problème de la circulation est envisagé d'une manière plus globale. Alors qu'auparavant on n'était attentif qu'à la sécurité (ou à l'insécurité), on attache désormais de plus en plus d'importance à ce qu'on a appelé l'environnement routier dont la sécurité ne constitue qu'un des éléments. C'est ainsi que d'aucuns n'acceptent plus par exemple que, dans les quartiers résidentiels, les enfants puissent jouer en rue en raison du danger et que la circulation doive être vécue par les personnes âgées comme une réalité angoissante. En outre, le trafic aux heures de pointe est source de nombreux désagréments pour les habitants (des zones urbaines surtout) : embouteillages monstres, files de voitures en stationnement qui déparent l'aspect de la rue, mauvaises odeurs et bruit. En un mot, c'est tout le cadre et le mode de vie qui sont sacrifiés à la circulation. Dans bien des cas, la rue a cessé d'être un lieu de résidence et de rencontre, sans compter que cela n'a fait qu'aggraver le problème : devenue invivable, la circulation a provoqué l'exode de la population urbaine, ce qui a eu pour effet d'accroître encore la densité du trafic.

A l'égard de cet important aspect du problème également, les pouvoirs publics doivent changer radicalement de cap. Nous devons en arriver à un type de circulation qui soit au service de l'homme intégral, ce qui signifie que le trafic doit être subordonné au cadre et au mode de vie global de l'homme.

Pour répondre fondamentalement au problème de l'insécurité et de l'invivabilité de la circulation, il faut essentiellement aménager rationnellement l'espace et le réseau routier. C'est pourquoi nous voudrions qu'en principe, les zones résidentielles et les zones de circulation soient séparées. Dans les zones de circulation, l'accent est mis sur la fluidité et la sécurité du trafic. La bonne approche du problème consiste à séparer autant que possible les différentes catégories d'usagers. Dans les zones résidentielles, par contre, la fonction résidentielle doit avoir la priorité sur la fonction de circulation. Le trafic de transit doit en être banni autant que possible et des mesures légales ainsi que des aménagements structurels du réseau routier doivent permettre d'imposer aux usagers motorisés un mode de conduite conforme à l'affectation des zones résidentielles.

La présente proposition de loi tend à répondre à ces nouvelles préoccupations. Un certain nombre de modifications à apporter à la législation et aux règlements existants en matière de circulation routière devraient permettre de réaliser les objectifs suivants :

uit dat de mens kon aangepast worden aan het snelverkeer. Dat is een grove overschatting van de menselijke mogelijkheden. Ook in het verkeer is de mens inderdaad een eindig en beperkt wezen, op fysisch, psychisch en moreel gebied. Het komt er dus op aan dat de overheid de verkeerssituatie aanpast aan de beperkte menselijke mogelijkheden, en niet omgekeerd, zoals tot nu toe werd getracht te doen. In de praktijk betekent zulks dat zij structureel moet ingrijpen in het wegennet, zodat zwakke weggebruikers beschermd worden tegen de bestuurders van gemotoriseerde voertuigen, en dat deze laatste beschermd worden tegen hun eigen beperkingen.

Dit nieuwe principe betekent natuurlijk niet dat de tot nu toe genomen maatregelen onzinnig waren. Zij blijven noodzakelijk en moeten zelfs geoptimaliseerd worden.

De laatste jaren echter ervaren wij dat aan de basis, bij actiegroepen en bij de bevolking in het algemeen, een gezichtsverruiming op gang is gekomen bij de benadering van het verkeersprobleem. Terwijl men in het verleden enkel aandacht had voor de (on)veiligheid, hecht men nu steeds meer belang aan wat men de « onleefbaarheid » is gaan noemen, en waarvan de veiligheidsproblematiek zelf een deelaspect is. Zo nemen mensen het niet langer meer dat bv. kinderen in de woonwijken niet op straat mogen spelen omwille van het gevaar, en dat bejaarden het verkeer steeds als een angstaanjagende zaak moeten beleven. En de bewoners (vooral van verstedelijkt gebied) onder vinden bovendien veel hinder van het verkeer tijdens de spitsuren omwille van massale opstoppen, van een massa geparkeerde wagens in de straat die het straatbeeld ontsieren, van de stankoverlast en de lawaaihinder, enz. Kortom : de globale woon- en leefsituatie werd opgeofferd aan het verkeer; de straat heeft in zeer vele gevallen haar functie van verblijf en ontmoeting verloren. En daar moet nog eens aan toegevoegd worden dat dit alles op zijn beurt het verkeersprobleem nog eens heeft vergroot : de onleefbaarheid van het verkeer heeft een vlucht uit de stad tot gevolg gehad, en dit feit heeft de verkeersdichtheid nog eens doen toenemen.

Ook wat dit belangrijke aspect van het probleem betreft, dient de overheid drastisch het roer om te gooien. Wij moeten komen tot een verkeer dat in dienst staat van de totale mens, en dat betekent dat het verkeer ondergeschikt moet worden gemaakt aan de globale woon- en leefsituatie van de mens.

Het fundamentele antwoord op de problematiek van de verkeersonveiligheid en de verkeersonleefbaarheid bestaat grotendeels in een doordachte inrichting van de ruimte en van het wegennet. Zo zouden wij principiële graag de verblijfsgebieden en de verkeersgebieden van elkaar gescheiden zien. In de verkeersgebieden staat de vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer centraal. Een goede benadering is hier het nastreven van de scheiding tussen de verschillende verkeersdeelnemers. In de verblijfsgebieden moet de verblijfsfunctie voorrang krijgen op de verkeersfunctie. In deze gebieden moet het doorgaand verkeer zoveel mogelijk geweerd worden en moet door wettelijke maatregelen en structurele ingrepen in het wegennet van de gemotoriseerde verkeersdeelnemers een rijgedrag afgedwongen worden dat aan de bestemming van de verblijfsgebieden recht doet.

Met dit wetsvoorstel willen wij aan de nieuwe gevoeligheden een helpende hand toesteken. Via een aantal wijzigingen van de bestaande wetgeving en verkeersreglementen zouden wij graag volgende zaken gerealiseerd zien :

a) une autonomie plus grande des administrations communales en matière de circulation routière

Puisqu'il est tenu compte bien davantage des aspirations de la population locale quant à la sécurité et à la vivabilité de la circulation, les administrations communales doivent avoir les coudées beaucoup plus franches pour élaborer une politique convenable dans ce domaine. Aucune administration, en effet, ne peut être mieux à l'écoute de la vie des gens, parce qu'aucune autre administration n'est plus proche d'eux. Le pouvoir central, par contre, ne peut être aussi attentif aux sensibilités et aux besoins locaux en raison de la distance qui l'en sépare. Cette affirmation vaut sans restriction pour la voirie communale. De plus, s'il va de soi que certaines questions de circulation dépassent le niveau local, même dans ce cas, la voix de la population locale doit être entendue. L'administration communale doit donc avoir le droit d'être associée à la politique qui est appliquée aux routes de l'Etat et des provinces qui traversent son territoire.

b) la possibilité pour les administrations communales de créer (de manière autonome) des zones de résidence

A l'intérieur de ces zones, dans lesquelles la structure du réseau routier est ainsi conçue que le trafic motorisé est contraint à limiter sa vitesse, celle-ci serait également limitée par la loi à 30 km à l'heure. Nous préconisons que ces conditions structurelles soient fixées globalement par circulaire ministérielle. Quant à la limitation de la vitesse, des études scientifiques ont montré que, pour éviter les accidents mortels en cas de collision avec les usagers exposés, la vitesse des véhicules devrait être limitée à 30 km à l'heure dans les zones de résidence.

Nous espérons que la présente proposition de loi, qui vise à promouvoir la sécurité et la viabilité de la circulation, aura apporté une contribution importante à la solution d'un problème qui préoccupe de plus en plus la population.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

CHAPITRE I^{er}

Modification de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière

Article 1

Cet article définit la zone de résidence par référence à de niveaux signaux routiers déterminés à l'article 10 de la présente proposition.

Art. 2

L'article 9.1.2. du Code de la route règle la circulation des cyclistes à l'extérieur des agglomérations, en l'absence de piste cyclable. Nous prenons comme principe que ce qui s'applique à l'extérieur d'une agglomération s'applique également à l'extérieur de la zone de résidence. Ce principe est concrétisé à l'article 2 de la proposition en ce qui concerne la place des cyclistes sur la chaussée.

a) een grotere autonomie voor de gemeentebesturen inzake het verkeersbeleid

Vermits er veel meer rekening moet worden gehouden met de verlangens van de plaatselijke bevolking inzake verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid, moet aan de gemeentebesturen veel meer armslag gegeven worden bij de uitbouw van een degelijk verkeersbeleid. Geen enkel bestuur immers kan zijn oor beter te luisteren leggen naar wat er bij de mensen leeft, omdat geen enkel bestuur zo dicht bij de mensen staat. De centrale overheid daarentegen kan voor de lokale gevoeligheden en behoeften, omwille van de afstand t.o.v. de plaatselijke bevolking, niet dezelfde aandacht hebben. Dit geldt ten volle voor het gemeentelijke wegnnet. Het spreekt echter vanzelf dat een aantal verkeersaangelegenheden het lokale niveau overstijgen; maar ook op dit niveau moet de stem van de plaatselijke bevolking worden gehoord. Een gemeentebestuur moet dus ook het recht krijgen om het beleid op de rijks- en provinciewegen op zijn grondgebied mee te bepalen.

b) de mogelijkheid voor de gemeentebesturen om (autonoom) verblijfsgebieden te creëren

Binnen deze gebieden, waarin het wegnnet structureel zodanig is uitgebouwd dat het gemotoriseerd verkeer gedwongen wordt tot een snelheidsbeperking, zou de snelheid ook wettelijk beperkt worden tot 30 km per uur. Wij pleiten ervoor dat een ministeriële omzendbrief de structurele voorwaarden in globo zou vastleggen. Wat de snelheidsbeperking betreft : wetenschappelijke studies hebben uitgewezen dat de snelheid van voertuigen in de verblijfsgebieden, om bij botsing met de zwakke weggebruikers dodelijke ongevallen te vermijden, beperkt moet worden tot 30 km per uur.

Met dit wetsvoorstel hopen wij, ten dienste van een veilig en leefbaar verkeer, een belangrijke ontbrekende schakel te hebben geleverd tot een probleem, dat de bevolking steeds meer bezighoudt.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

HOOFDSTUK I

Wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer

Artikel 1

Door dit artikel wordt het verblijfsgebied gedefiniëerd door verwijzing naar nieuwe verkeersborden, die in artikel 10 van dit wetsvoorstel worden bepaald.

Art. 2

Artikel 9.1.2 van het verkeersreglement heeft betrekking op de reglementering van fietsers buiten de bebouwde kom, bij afwezigheid van een fietspad. Als principe stellen wij dat, wat buiten de bebouwde kom van toepassing is, ook van toepassing is buiten het verblijfsgebied. Dit principe wordt in artikel 2 van dit wetsvoorstel concreet gemaakt voor de plaats van de fietsers op de rijbaan.

Art. 3

Cet article limite la circulation des véhicules motorisés à l'intérieur des zones de résidence en ce qui concerne le choix de la bande de circulation qui répond le mieux à la destination. Ce qui peut encore être autorisé à cet égard en agglomération ne peut l'être en zone de résidence.

Art. 4

Cet article limite à 30 km à l'heure la vitesse autorisée à l'intérieur des zones de résidence. Avec l'aménagement de la chaussée (ralentisseurs de divers types), cette mesure doit réduire la vitesse dans la zone et améliorer la qualité du milieu résidentiel.

Art. 5

Etant donné que nous voulons voir appliquer à l'extérieur de la zone de résidence ce qui s'applique en dehors de l'agglomération, cet article relatif à la limitation de la vitesse en dehors de l'agglomération est étendu aux espaces extérieurs à la zone de résidence.

Art. 6

Cet ajout concrétise le principe selon lequel le trafic de transit doit être écarté au maximum de la zone de résidence.

Art. 7

Ici également, il s'agit d'appliquer en dehors de la zone de résidence ce qui s'applique en dehors de l'agglomération.

Art. 8

Cette modification accorde aux usagers plus exposés, en l'occurrence les cyclistes, une liberté de mouvement accrue sur la chaussée en zone de résidence. On pourrait objecter que cette nouvelle mesure vient compliquer les règles relatives à la place des cyclistes sur la chaussée : à deux de front en zone de résidence, l'un derrière l'autre en agglomération et à deux de front hors agglomération, sauf à l'approche d'un véhicule. Toutefois, les trois domaines ont leur propre logique de trafic et il est dans la logique des zones de résidence de privilégier les usagers plus exposés.

Art. 9

L'article 55.3 du Code de la route dispose qu'il est interdit de laisser galoper les animaux attelés ou montés dans les agglomérations. Cette mesure étant de nature à favoriser la tranquillité dans les agglomérations, elle doit a fortiori s'appliquer aux zones de résidence.

Art. 10

Cet article définit les signaux qui désignent spécifiquement l'entrée et la sortie de la zone de résidence.

Art. 3

Door dit artikel wordt het gemotoriseerd verkeer binnen de verblijfsgebieden in zijn mogelijkheden afgeremd, m.b.t. het kiezen van de rijstook die best aan de bestemming beantwoordt. Wat in dit verband binnen de bebouwde kom nog kan, kan niet binnen het verblijfsgebied.

Art. 4

Dit artikel beperkt de snelheid binnen de verblijfsgebieden tot 30 km per uur. Samen met de weginrichting (snelheidsremmers zoals verkeersdrempels, knikken in de rijbaan, enz.) moet deze maatregel de snelheid in het verblijfsgebied doen dalen en de woonkwaliteit verhogen.

Art. 5

Vermits wij dat wat van toepassing is buiten de bebouwde kom, ook toegepast willen zien buiten het verblijfsgebied, wordt dit artikel betreffende de snelheidsbeperking buiten de bebouwde kom doorgetrokken tot de gebieden buiten het verblijfsgebied.

Art. 6

Deze aanvulling is een concretisering van ons principe dat het doorgaand verkeer zoveel mogelijk moet geweerd worden uit het verblijfsgebied.

Art. 7

Ook hier geldt dat toegepast moet worden buiten het verblijfsgebied, wat van toepassing is buiten de bebouwde kom.

Art. 8

Door deze wijziging krijgen de zwakkere weggebruikers, in casu de fietsers, binnen het verblijfsgebied meer bewegingsvrijheid op de rijbaan. Men zou er op kunnen wijzen dat deze nieuwe maatregel de plaats van de fietsers op de rijbaan wel ingewikkeld maakt in het grote geheel : naast elkaar in het verblijfsgebied, niet naast elkaar in de bebouwde kom, en naast elkaar buiten de bebouwde kom, zolang er geen voertuig passeert. Toch hebben de drie verschillende domeinen hun eigen verkeerslogica. En tot de logica van de verblijfsgebieden behoort dat de zwakke weggebruiker veel meer in het centrum komt te staan.

Art. 9

Artikel 55.3 van het verkeersreglement bepaalt dat men ingespannen of bereden dieren niet mag laten galopperen binnen de bebouwde kom. Vermits deze maatregel een rustgevend factor is binnen de bebouwde kom, moet dit punt a fortiori van toepassing zijn binnen het verblijfsgebied.

Art. 10

Dit artikel bepaalt de borden, die specifiek zijn voor de aanduiding van het begin en het einde van het verblijfsgebied.

Art. 11

En délimitant les passages pour piétons par des bandes de couleur blanche disposées perpendiculairement à l'axe de la chaussée et non parallèlement à celui-ci, les automobilistes se trouveront placés psychologiquement devant un mur, tandis que les piétons qui traversent se déplaceront en quelque sorte en territoire protégé. L'introduction de cette mesure en zone de résidence renforce donc elle aussi la protection structurelle du piéton par rapport aux autres formes de trafic.

CHAPITRE II

Modification de la loi du 1^{er} août 1899
sur la police du roulage,
coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968

Art. 12

La modification proposée à l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 1^{er} août 1899 vise à accorder aux communes une plus large autonomie en ce qui concerne l'aménagement de zones de résidence et la promulgation de règlements complémentaires en vue de mieux y protéger les usagers les plus exposés. Cela ne nous paraît pas en contradiction avec notre recommandation d'une circulaire ministérielle pour préciser la notion de zone de résidence. Cette précision ne concerne en effet que les aménagements à apporter à la structure de la voirie en vue de ralentir la vitesse du trafic.

Art. 13

L'article 7 de la loi sur la police de la circulation routière serait intégralement remplacé par le texte proposé. Cette modification permettrait de réaliser les quatre points suivants :

- les commissions consultatives doivent pouvoir se prononcer sur un terrain plus vaste, à savoir toute la problématique de la sécurité routière et de la qualité de l'environnement routier;
- garantir une intervention plus importante de la population locale dans la politique de la circulation routière;
- faire supporter les frais de fonctionnement des commissions par le Ministère des Communications et non par les communes. On ne peut solliciter financièrement les communes pour un avis à émettre;
- le problème de la circulation routière est ressenti différemment en Flandre et en Wallonie, étant donné la diversité de la structure communale selon les régions. La régionalisation des commissions s'impose donc.

PROPOSITION DE LOI

CHAPITRE I^{er}

Modification de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975
portant règlement général
sur la police de la circulation routière

Article 1

Il est ajouté à l'article 2 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, un alinéa 2.27 rédigé comme suit :

Art. 11

Door de oversteekplaatsen voor voetgangers af te bakenen door witte banden, die loodrecht op de as van de rijbaan staan i.p.v. evenwijdig met de as van de rijbaan, komen de voertuigbestuurders psychologisch voor een muur te staan, terwijl overstekende voetgangers a.h.w. zich door beveiligd gebied verplaatsen. De invoering van deze maatregel binnen de verblijfsgebieden versterkt dus nog eens de structurele bescherming van de voetganger t.o.v. de andere vormen van verkeer.

HOOFDSTUK II

Wijziging van de wet van 1 augustus 1899
betreffende de politie over het wegverkeer
gecoördineerd bij het koninklijk besluit van 16 maart 1968

Art. 12

De voorgestelde wijziging van artikel 2, § 1, van de wet van 1 augustus 1899 beoogt een grotere autonomie te geven aan de gemeenten m.b.t. het inrichten van verblijfsgebieden en het uitvaardigen van aanvullende reglementen om in deze verblijfsgebieden de zwakke weggebruikers beter te beschermen. Dit lijkt ons niet in tegenspraak te zijn met ons pleidooi voor een ministeriële omzendbrief om het verblijfsgebied nader te omschrijven. Deze omschrijving betreft immers slechts dat er snelheidsremmende ingrepen in het wegennet voorzien moeten zijn.

Art. 13

Artikel 7 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer zou helemaal vervangen worden door de voorgestelde tekst. Hiermee zouden wij volgende vier punten willen realiseren :

- de raadgevende commissies moeten een groter terrein krijgen, waarover zij zich dienen uit te spreken, nl. de globale problematiek van de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid;
- een grotere inspraak van de plaatselijke bevolking garanderen in het verkeersbeleid;
- de kosten van de commissies laten dragen door het Ministerie van Verkeerswezen i.p.v. door de gemeenten. Het gaat niet op de gemeente financieel te laten opdraaien voor een uit te brengen advies;
- de verkeersproblematiek wordt, omwille van een andere structuur van de gemeenten in de verschillende regio's, anders aan gevoeld in Vlaanderen dan in Wallonië. Een regionalisering van de commissies dringt zich dus op.

J. ANSOMS

WETSVOORSTEL

HOOFDSTUK I

Wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975
houdende algemeen reglement
op de politie van het wegverkeer

Artikel 1

Aan artikel 2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, wordt een lid 2.27 toegevoegd, luidend als volgt :

« 2.27 : zone de résidence : zone dont les accès sont indiqués par les signaux F4a et les sorties par les signaux F4b ».

Art. 2

A l'article 9.1.2, alinéa 3, du même arrêté, les mots « et dans les zones de résidence » sont insérés entre les mots « en dehors des agglomérations » et les mots « utiliser les accotements de plain-pied ».

Art. 3

L'article 9.4 du même arrêté est complété par la disposition suivante :

« Cette autorisation ne s'applique pas dans les zones de résidence ».

Art. 4

L'article 11.1 du même arrêté est complété par la disposition suivante :

« Dans les zones de résidence, la vitesse est limitée à 30 km à l'heure ».

Art. 5

A l'article 11.2 du même arrêté, les mots « et des zones de résidence » sont insérés entre les mots « en dehors des agglomérations » et les mots « la vitesse est limitée ».

Art. 6

L'article 25.3 du même arrêté, est complété par la disposition suivante :

« Dans les zones de résidence, il est interdit de mettre en stationnement des autobus, autocars et autres véhicules automobiles ou remorques d'un poids maximal autorisé supérieur à 7,5 tonnes, sauf aux endroits désignés par le signal E9a, E9c ou E9d ».

Art. 7

Le premier membre de phrase de l'article 39 du même arrêté est modifié comme suit :

« Dans les agglomérations et les zones de résidence, ... ».

Art. 8

L'article 43.2 du même arrêté est complété par la disposition suivante :

« Dans les zones de résidence, les cyclistes peuvent à tout moment rouler à deux de front ».

Art. 9

A l'article 55.3 du même arrêté, les mots « et les zones de résidence » sont insérés entre les mots « Dans les agglomérations » et les mots « il est interdit ».

« 2.27 : verblijfsgebied : gebied waarvan de invalswegen aangeduid zijn met de verkeersborden F4a en de uitvalswegen met de verkeersborden F4b. »

Art. 2

In artikel 9.1.2, derde lid, van hetzelfde besluit worden tussen de woorden « buiten de bevoorwde kommen » en « de gelijkgrondse bermen » de woorden « en in de verblijfsgebieden » ingelast.

Art. 3

Artikel 9.4 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende tekst :

« Deze toelating geldt niet binnen de verblijfsgebieden ».

Art. 4

Artikel 11.1 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende tekst :

« Binnen de verblijfsgebieden is de snelheid beperkt tot 30 km per uur ».

Art. 5

In artikel 11.2 van hetzelfde besluit worden tussen de woorden « buiten de bebouwde kommen » en « is de snelheid beperkt » de woorden « en buiten de verblijfsgebieden » ingelast.

Art. 6

Artikel 25.3 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende tekst :

« Binnen de verblijfsgebieden is het verboden autobussen, autocars en andere auto's of slepen met een hoogst toegelaten gewicht van meer dan 7,5 ton te parkeren behalve op de plaatsen waar het bord E9a, E9c of E9d is aangebracht ».

Art. 7

Artikel 39 van hetzelfde besluit wordt in zijn aanhef gewijzigd als volgt :

« Binnen de bebouwde kommen en de verblijfsgebieden... ».

Art. 8

Artikel 43.2 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende tekst :

« Binnen de verblijfsgebieden mogen de fietsers te allen tijde met twee naast elkaar rijden ».

Art. 9

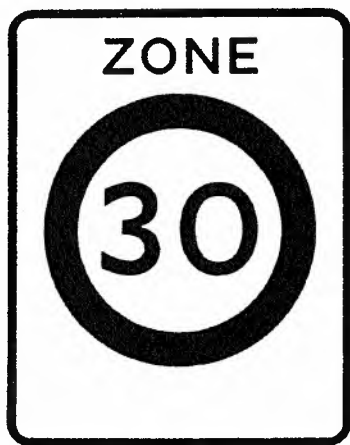
In artikel 55.3 van hetzelfde besluit worden tussen de woorden « binnen de bebouwde kommen » en « is verboden » de woorden « en binnen de verblijfsgebieden » ingelast.

Art. 10

A l'article 71 du même arrêté, après le signal F3, il est ajouté :

F4a : commencement d'une zone de résidence. Ce signal est placé à droite à chaque accès d'une zone de résidence. Il peut être répété à gauche.

F4b : fin d'une zone de résidence. Ce signal est placé à droite à chaque sortie d'une zone de résidence. Il peut être répété à gauche.



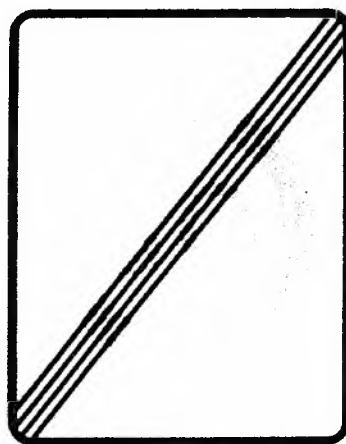
F4a

Art. 10

In artikel 71 van hetzelfde besluit wordt na bord F3 bijgevoegd :

F4a : begin van een verblijfsgebied. Dit bord wordt rechts geplaatst op elke toegangsweg tot een verblijfsgebied. Het mag links herhaald worden.

F4b : einde van een verblijfsgebied. Dit bord wordt rechts geplaatst op elke uitvalweg van een verblijfsgebied. Het mag links herhaald worden.



F4b

Art. 11

L'article 76 du même arrêté est complété par la disposition suivante :

« 76.3 Dans les zones de résidence, les passages pour piétons sont délimités par des bandes de couleur blanche disposées perpendiculairement à l'axe de la chaussée ».

CHAPITRE II

Modification des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière

Art. 12

A l'article 2, § 1^{er}, des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation, routière, entre les mots « Ces règlements » et « sont soumis », sont insérés les mots :

« hormis ceux qui ont trait à la création de zones de résidence ou qui prévoient des dispositions particulières complémentaires en vue de la protection des piétons et des cyclistes dans les zones de résidence ».

Art. 13

L'article 7 des mêmes lois coordonnées est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le Roi crée, pour les ensembles de communes qu'il détermine, des commissions consultatives chargées de donner des avis sur les questions relatives à la signalisation des voies publiques considérées comme des voies de communication, au stationnement et aux problèmes touchant à la sécurité de la circulation routière, à la qualité de l'en-

Art. 11

Artikel 76 wordt aangevuld met de volgende tekst :

« 76.3 Binnen de verblijfsgebieden worden oversteekplaatsen voor voetgangers afgebakend door witte banden loodrecht op de as van de baan ».

HOOFDSTUK II

Wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer

Art. 12

In artikel 2, eerste lid, van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, wordt tussen de woorden « tot wiens bevoegdheid het wegverkeer » en het woord « behoort » volgende tekst ingelast :

« behalve deze met betrekking tot de instelling van verblijfsgebieden en de aanvullende reglementen met betrekking tot de bijzondere regelingen met het oog op het beschermen van de voetgangers en van de fietsers in de verblijfsgebieden ».

Art. 13

Artikel 7 van dezelfde gecoördineerde wetten wordt vervangen door de volgende tekst :

« De Koning stelt, voor de door hem te bepalen groepen van gemeenten, raadgevende commissies in, die van advies dienen over de vraagstukken in verband met de aanduiding van de als verkeerswegen beschouwde openbare wegen, het parkeren en de problemen in verband met de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid en de inrich-

vironnement routier ainsi qu'à l'aménagement et au réaménagement des voies de communication ne faisant pas partie de la voirie communale. Les commissions se composent d'un membre des collèges des bourgmestre et échevins intéressés ou d'un mandataire du collège des bourgmestre et échevins, de représentants du Ministre des Travaux publics, du Ministre de l'Intérieur, du Ministre ayant la circulation dans ses attributions et de délégués, désignés par les collèges des bourgmestre et échevins, des organes consultatifs communaux pour la circulation ou, à défaut, d'un représentant de la population. Ce dernier siège aux commissions consultatives avec voix consultative.

Les commissions consultatives instituent un secrétariat dont les frais de fonctionnement sont mis à charge du Ministre ayant la circulation routière dans ses attributions, aux conditions que le Roi détermine.

Le Roi crée des commissions régionales chargées de coordonner les travaux des commissions consultatives. Il détermine la composition et les modalités de fonctionnement des commissions régionales. Les représentants des commissions consultatives y siègent en majorité. »

7 janvier 1986.

ting of de herinrichting van de niet tot het gemeentelijk wegennet behorende verkeerswegen. De commissies zijn samengesteld uit een lid van de betrokken colleges van burgemeester en schepenen of een gemachtigde vertegenwoordiger van het college van burgemeester en schepenen, vertegenwoordigers van de Minister van Openbare Werken, van de Minister van Binnenlandse Zaken, van de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort en door de colleges van burgemeester en schepenen aangewezen afgevaardigden uit de gemeentelijke adviesorganen over het verkeer of, bij ontstentenis daarvan, een vertegenwoordiger van de bevolking. Deze laatste heeft in de raadgevende commissies alleen een adviserende stem.

De raadgevende commissies stellen een secretariaat in, waarvan de werkingskosten, onder de door de Koning te bepalen voorwaarden, gedragen worden door de Minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort.

De Koning stelt gewestelijke commissies in voor de coördinatie van de werkzaamheden van de raadgevende commissies. Hij bepaalt de samenstelling en de werkwijze van de gewestelijke commissies. De vertegenwoordigers van de raadgevende commissies vormen er de meerderheid in. »

7 januari 1986.

J. ANSOMS
T. KELCHTERMANS
L. DHOORE
M. OLIVIER
M. DESUTTER
J. VAN HECKE