

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1970-1971.

13 OKTOBER 1970

WETSVOORSTEL

tot wijziging van het koninklijk besluit van
14 maart 1968 houdende algemeen reglement op
de politie van het wegverkeer.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN.

De opeenvolgende wijzigingen die werden aangebracht aan de wet van 1 augustus 1899 tot regeling van het verkeer, hebben geleid tot een snelheidsbeperking vastgesteld op maximum 60 kilometer per uur in de vijf grote stedelijke agglomeraties : Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Luik. De geografische omschrijving van deze agglomeraties werd eveneens bij wet vastgesteld en wel door de opsomming der steden en gemeenten die er deel van uitmaken.

Inmiddels werd het grondgebied van tal van in hooger genoemde agglomeraties gelegen steden in aanzienlijke mate uitgebreid door annexatie van buurgemeenten of delen van buurgemeenten met name in het kader van economische expansieplannen gericht op de haveninfrastructuur, de industrie-parken en dergelijke.

Een en ander heeft meegebracht dat bepaalde in deze agglomeraties gelegen openbare wegen of gedeelten van openbare wegen onderworpen worden aan de snelheidsbeperking alhoewel zij kennelijk niet kunnen worden gerangschikt als behorende tot de residentiële of dichtbebouwde gedeelten van de agglomeratie. Integendeel sommige van deze openbare wegen strekken zich uit over tien en meer kilometer, werden opgevat als wegen voor een snel doorgaand verkeer, doorkruisen niet-residentiële zones, genieten een absolute prioriteit ten overstaan van alle zijwegen. Een typisch voorbeeld hiervan vinden wij in de « Kennedy-laan », de industrieweg die, parallel met het kanaal Gent-Terneuzen, en over een afstand van 17 kilometer, het havengebied van Gent met de grens van de gemeente Zelzate verbindt, dit is op minder dan anderhalve kilometer van de Nederlandse grens. Deze weg werd als een « expressway », dus als een autosnelweg gebouwd met tweemaal twee rijstroken, gescheiden door een brede groene berm. Zomin uit verkeers technisch oogpunt als om veiligheidsredenen is een maximumsnelheid van 60 kilometer hier verantwoord. Integendeel zij belemmert het vlot verkeer,

Chambre des Représentants

SESSION 1970-1971.

13 OCTOBRE 1970

PROPOSITION DE LOI

modifiant l'arrêté royal du 14 mars 1965 portant
règlement général sur la police de la circulation
routière.

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les modifications successives apportées à la loi du 1^{er} août 1899 sur la police du roulage ont amené une fixation de la limitation de vitesse à 60 km au maximum dans les cinq grandes agglomérations urbaines : Anvers, Bruxelles, Charleroi, Gand et Liège. La délimitation géographique de ces agglomérations a été également fixée par une loi, notamment en énumérant les villes et communes faisant partie des agglomérations.

Le territoire de plusieurs villes comprises dans les agglomérations précitées a été entre-temps étendu par l'annexion de communes voisines ou de parties de celles-ci, notamment dans le cadre des plans d'expansion économique relatifs à l'infrastructure portuaire, aux parcs industriels, etc.

Il s'ensuit que certaines voies publiques ou parties de voies publiques sises dans ces agglomérations sont soumises à la limitation de vitesse bien qu'elles ne puissent manifestement être classées comme appartenant à des parties d'agglomération à caractère résidentiel ou à forte densité de population. Certaines de ces voies publiques, au contraire, s'étendent sur dix kilomètres et davantage, ont été conçues pour une circulation rapide, traversent des zones non résidentielles et bénéficient d'une priorité absolue par rapport aux voies latérales. Un exemple typique de cet état de choses est celui de la « Kennedy-laan », voie industrielle parallèle au canal de Gand à Terneuzen, s'étendant sur une distance de 17 kilomètres et reliant la zone portuaire de Gand à la limite de la commune de Zelzate, à moins d'un kilomètre et demi de la frontière néerlandaise. Cette voie a été aménagée en « expressway », donc en autoroute à deux doubles bandes de circulation séparées par une large berme centrale garnie de plantations. Une limitation de vitesse à 60 kilomètres ne s'y justifie pas davantage du point de vue de la technique de circulation que pour des motifs de sécurité. Elle nuit au contraire au trafic normal.

Andere voorbeelden zouden kunnen aangehaald worden. De bestaande wetgeving zou dienen versoepeld te worden evenwel zonder opnieuw in willekeur te vervallen. Daarom wordt voorgesteld dat de bevoegde schepencolleges voorstellen zouden kunnen doen om voor bepaalde openbare wegen of gedeelten van openbare wegen de snelheidsbeperking te versoepelen. Maar de uiteindelijke beslissing zou genomen worden door de Minister van Verkeerswezen die er aldus zou voor waken dat versoepeling eenvormig en op een eenvormige wijze zou gebeuren,

D'au tres exemples pourraient être cités. La législation actuelle devrait être assouplie sans pour autant retomber dans l'arbitraire. C'est pourquoi il est proposé que les collèges échevinaux compétents soient habilités à proposer l'assouplissement de la limitation de vitesse pour des voies publiques ou parties de voies publiques déterminées. La décision finale serait cependant prise par le Ministre des Communications, lequel veillerait, ce faisant, à ce que l'assouplissement soit uniforme et se justifie techniquement.

M. DEWULF.

WETSVOORSTEL

Enig artikel.

Art. 3*Dbis* van het koninklijk besluit van 14 maart 1968 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt aangevuld met volgende alinea :

« Evenwel kan de Minister van Verkeerswezen, op voorstel van het schepencollege bevoegd voor één der grondgebieden bedoeld in het 1^o van dit artikel, in deze agglomeraties voor bepaalde openbare wegen of gedeelten van openbare wegen die hij aanwijst, de bij dit artikel voorziene snelheidsbeperking wijzigen. »

21 september 1970.

PROPOSITION DE LOI

Article unique,

L'article 30*bis* de l'arrêté royal du 14 mars 1968, portant règlement général sur la police de la circulation routière, est complété par l'alinéa suivant :

«Le Ministre des Communications peut cependant, sur la proposition du collège échevinal compétent pour l'un des territoires visés au 1^o de cet article, modifier dans ces agglomérations la limitation de vitesse prévue à cet article, pour certaines voies publiques ou parties de voies publiques qu'il désigne. »

21 septembre 1970.

M. DEWULF.