

**BELGISCHE SENAAAT**

---

**ZITTING 1980-1981**

---

---

**12 MAART 1981**

---

**Voorstel van wet tot het invoeren  
van verkeersdrempels****(Ingediend door de heer De Seranno c.s.)**

---

**TOELICHTING**

---

Sinds de jongste wereldoorlog wordt door gemeentelijke, provinciale en ministeriële diensten gewerkt aan oplossingen om het toenemend autoverkeer sneller door stad en dorp te laten stromen.

Veel dorpen zijn daardoor eigenlijk meer verkeers- dan woonruimte geworden. Gelukkig is er thans enige mentaliteitswijziging ingetreden en willen de verantwoordelijken eerder voorrang geven aan het menselijk verkeer boven het autoverkeer.

De suprematie van de auto moet worden overwonnen door de aanpassing van het woonmilieu aan de bedreiging die van de auto uitgaat voor de zwakke weggebruikers zoals kinderen, voetgangers en fietsers.

In uitvoering van de wet van 29 maart 1962 op de ruimtelijke ordening en de stedebouw konden o.m. de woongebieden wettelijk worden afgebakend. En overeenkomstig de planologische voorschriften van 28 december 1972 zouden deze woongebieden ook op de gewestplannen worden aangeduid.

Het merendeel van deze gewestplannen is ondertussen bij koninklijk besluit goedgekeurd.

Spijtig genoeg kunnen deze zones niet volledig de hun toegewezen woonfunctie vervullen wegens de door de auto's

**SENAT DE BELGIQUE**

---

**SESSION DE 1980-1981**

---

---

**12 MARS 1981**

---

**Proposition de loi permettant l'aménagement  
de dos d'âne artificiels****(Déposée par M. De Seranno et consorts)**

---

**DEVELOPPEMENTS**

---

Depuis la dernière guerre mondiale, les services communaux, provinciaux et ministériels s'efforcent de trouver des solutions en vue d'accélérer l'écoulement du trafic automobile croissant dans les villes et les villages.

Il en est résulté que beaucoup de villages sont devenus en fait des espaces réservés à la circulation plutôt que des aires d'habitation. Fort heureusement, un certain changement de mentalité commence à se manifester à cet égard et les responsables entendent privilégier la circulation de personnes par rapport à celle des voitures.

Il s'impose de mettre fin à la suprématie de la voiture en adaptant les conditions d'habitat à la menace que l'automobile représente pour les usagers de la route les plus faibles, tels que les enfants, les piétons et les cyclistes.

En exécution de la loi du 29 mars 1962 organique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, les zones d'habitat ont notamment pu être délimitées de manière légale. Conformément aux prescriptions du 28 décembre 1972 sur l'aménagement du territoire, ces zones devraient également être indiquées sur les plans de secteur.

Dans l'entretemps, la plupart de ces plans de secteur ont été approuvés par arrêté royal.

Malheureusement, ces zones ne peuvent pas remplir entièrement la fonction d'habitat qui leur est assignée en raison

veroorzaakte verkeersonveiligheid. In feite zijn de woonwijken ontnomen aan de kinderen, aan de bejaarden en aan allen die zich niet gemotoriseerd verplaatsen.

Willen wij deze woongebieden opnieuw leefbaar maken, dan moet het niet-bestemmingsverkeer worden geweerd en dan moet het bestemmingsverkeer er zijn snelheid worden ontnomen.

Dit doel kan op sommige plaatsen worden bereikt door het aanbrengen van verkeersdrempels. Elders kan de wegstructuur worden gewijzigd door andere technische ingrepen, zoals bochtvorming en visuele aanpassingen die de snelheid beperken.

De ervaring heeft uitgewezen dat politionele maatregelen, verbodsbepalingen en verkeersopvoeding alleen niet voldoende zijn opdat de weggebruiker zich zou aanpassen aan de gevaarsituaties. Het verkeersmilieu moet integendeel aangepast worden aan de beperkte mogelijkheden van de mens; zeker aan de beperkte mogelijkheden van het kind. De straat blijft trouwens voor het merendeel der kinderen nog altijd de meest verkozen en meest geschikte speel- en ontmoetingsplaats.

Het is een gemeentelijke opdracht de verkeersveiligheid op plaatselijk niveau te behartigen. Daartoe moet de gemeentelijke overheid in de wegenstructuur binnen de woonzones die materiële snelheidsremmen kunnen inbouwen die nodig zijn voor de veiligheid van de ingelanden.

Het is duidelijk dat hierbij een eenvormigheid en een eenheid in de signalisering van dergelijke remmen moet worden bereikt; reden waarom dit voorstel voorziet in uniforme modellen voor verkeersborden die moeten worden vastgesteld door de Minister voor Verkeer.

Vanzelfsprekend zal de Minister van Openbare Werken de technische eisen moeten vaststellen waaraan verkeersdorpels in de woongebieden moeten beantwoorden.

J. DE SERANNO.

\*\*

## VOORSTEL VAN WET

### ARTIKEL 1

Gemeentebesturen worden gemachtigd op de wegen binnen de woongebieden, aangeduid op de gewestplannen die bindende kracht hebben, het overbodige (niet-bestemmingsverkeer) autoverkeer te weren en de snelheid van het verantwoord gemotoriseerde verkeer (bestemmingsverkeer) te doen verminderen.

de l'insécurité routière résultant de la circulation automobile. En fait, on a chassé des voies résidentielles les enfants, les personnes âgées et tous ceux qui ne sont pas motorisés.

Si nous voulons que ces zones d'habitat redeviennent vivables, il faudra en bannir le trafic qui n'est pas à destination locale et ralentir la vitesse de la circulation à destination locale.

Il est possible, à certains endroits, de réaliser cet objectif en aménageant des dos d'âne artificiels. En d'autres endroits, on pourra modifier la structure routière grâce à d'autres mesures techniques, par exemple en aménageant des courbes et en organisant l'espace visuel de manière à limiter la vitesse de circulation.

L'expérience a montré qu'à elles seules, les mesures de police, les interdictions et l'éducation à la circulation ne suffisent pas pour que l'usager de la route adapte son comportement aux situations dangereuses. Ce qu'il faut au contraire, c'est adapter la structure routière aux possibilités de l'homme, et surtout de l'enfant. La rue reste d'ailleurs pour la plupart des enfants l'espace de jeu et le lieu de rencontre préféré et le plus approprié.

La commune a la mission de se préoccuper de la sécurité routière au niveau local. A cet effet, l'autorité communale doit pouvoir incorporer dans la structure routière des zones d'habitat les dispositifs matériels de ralentissement de la vitesse de circulation qui sont nécessaires pour assurer la sécurité des habitants.

Il est évident qu'il faut parallèlement veiller à uniformiser et à généraliser le système de signalisation de ces dispositifs de ralentissement; c'est la raison pour laquelle la présente proposition de loi prévoit des panneaux de signalisation uniformes dont le modèle devra être défini par le Ministre des Communications.

Il va de soi que le Ministre des Travaux publics devra établir les normes techniques auxquelles devront répondre les dos d'âne artificiels aménagés dans les zones d'habitat.

\*\*

## PROPOSITION DE LOI

### ARTICLE 1<sup>er</sup>

Les administrations communales sont autorisées à interdire le passage excédentaire d'automobiles (trafic non à destination locale) sur les routes traversant les zones d'habitat indiquées sur les plans de secteur ayant force obligatoire et à imposer des limitations de vitesse aux véhicules motorisés dont le passage est justifié (circulation à destination locale).

ART. 2

De Minister van Openbare Werken kan de minimum-eisen vaststellen waaraan een verkeersdrempel moet voldoen.

ART. 3.

De verkeersdrempel moet worden aangekondigd door een verkeersbord waarvan het model moet worden goedgekeurd door de Minister van Verkeerswezen.

J. DE SERANNO.  
G. GRAMME.  
H. VANDERPOORTEN.  
O. VAN OOTEGHEM.  
I. EGELMEERS.  
C. SMITT.  
M. MAES-VANROBAEYS.

ART. 2

Le Ministre des Travaux publics peut fixer les normes minimales auxquelles un dos d'âne artificiel doit répondre.

ART. 3.

Le dos d'âne artificiel doit être annoncé par un panneau de signalisation dont le modèle doit être approuvé par le Ministre des Communications.