

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

1^{er} septembre 2004

PROPOSITION DE LOI

**relative à la délimitation temporelle des
zones 30 au moyen d'un panneau statique**

(déposée par MM. Jan Peeters
et Philippe De Coene)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

1 september 2004

WETSVOORSTEL

**betreffende het afbakenen van zone 30
in tijd door middel van het gebruik
van een statisch bord**

(ingediend door de heren Jan Peeters
en Philippe De Coene)

RÉSUMÉ

S'il est normal de limiter la vitesse du trafic à 30 km/h à proximité des écoles, une limitation de vitesse permanente peut en revanche se révéler contre-productive en dehors de la zone 30. L'utilisation d'une signalisation dynamique peut résoudre le problème, mais représenter un lourd effort financier de la part de la commune concernée. Les auteurs de cette proposition de loi proposent dès lors d'également prévoir la possibilité d'une signalisation fixe assortie d'un panneau additionnel mentionnant les heures durant lesquelles la limitation de vitesse est en vigueur.

SAMENVATTING

Het ligt voor de hand om voor de schoolpoort de snelheid van het verkeer te beperken tot maximum 30 km/u. Buiten de zone 30 kan een permanente snelheidsbeperking echter contraproductief werken. Dit kan opgelost worden met dynamische signalisatie, maar dit kan een zware financiële inspanning vergen van de betrokken gemeente. De indieners van dit wetsvoorstel stellen daarom voor om ook in de mogelijkheid tot vaste signalisatie te voorzien, waarbij een onderbord de uren vermeldt tijdens dewelke de snelheidsbeperking van kracht is.

<i>cdH</i>	: Centre démocrate Humaniste
<i>CD&V</i>	: Christen-Democratisch en Vlaams
<i>ECOLO</i>	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
<i>FN</i>	: Front National
<i>MR</i>	: Mouvement Réformateur
<i>N-VA</i>	: Nieuw - Vlaamse Alliantie
<i>PS</i>	: Parti socialiste
<i>sp.a - spirit</i>	: Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.
<i>VLAAMS BLOK</i>	: Vlaams Blok
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 51 0000/000 : Document parlementaire de la 51^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif

QRVA : Questions et Réponses écrites

CRIV : Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)

CRABV : Compte Rendu Analytique (couverture bleue)

CRIV : Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)

PLEN : Séance plénière

COM : Réunion de commission

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 51 0000/000 : Parlementair document van de 51^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer

QRVA : Schriftelijke Vragen en Antwoorden

CRIV : Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)

CRABV : Beknopt Verslag (blauwe kaft)

CRIV : Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)

PLEN : Plenum

COM : Commissievergadering

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La vitesse excessive est une des principales causes d'accidents de la route. Face à ce constat, nous ne pouvons donc que nous réjouir des initiatives prises par les autorités pour accroître les possibilités de délimiter des zones 30. Les abords des écoles en sont l'exemple par excellence. Les enfants sont particulièrement vulnérables dans la circulation ; ils sont souvent trop petits pour pouvoir regarder par-dessus les voitures (garées), ils sont moins conscients des conséquences de leurs actes, ils connaissent moins bien ou ne connaissent pas encore le code de la route,...

Ce sont là autant de raisons de créer des zones 30 aux abords des écoles. Mais d'autres éléments plaident en faveur de cette mesure.

Il ressort clairement d'une étude de l'IBSR que le risque de se tuer dans un accident de la circulation est neuf fois moins élevé à 30 km/h qu'à 50 km/h. Si, à 80 km/h, les usagers faibles n'ont pratiquement aucune chance de survivre, les passagers eux aussi risquent vingt fois plus de mourir qu'à 30 km/h.

Nous savons également qu'à 50 km/h, la distance de freinage est d'environ 27 mètres. Si ce n'est peut-être pas énorme sur un grand axe, une telle distance, qui correspond à la longueur de cinq voitures mises bout à bout, est trop souvent fatale lorsqu'il y a des enfants qui jouent et qui peuvent traverser à tout moment. Nous proposons dès lors de classer les abords des écoles comme zones 30.

Nous nous attendons cependant à ce que la mise en œuvre de la législation actuelle pose quelques problèmes. A certains endroits, il n'est pas possible ou souhaitable de classer les abords des écoles en permanence comme zones 30, parce que cela nuirait à la fluidité du trafic, diminuerait la popularité de la mesure et ne contribuent pas de manière constructive à un environnement routier dynamique. C'est pourquoi la législation actuelle prévoit la possibilité et l'obligation d'utiliser une signalisation dynamique à ces endroits. Nous sommes partisans de tels systèmes, mais souhaitons étendre cette réglementation en permettant la création de zones 30 au moyen de panneaux additionnels indiquant les heures et/ou la période concernées. La signalisation dynamique étant assez coûteuse, elle ne se prête pas à une utilisation massive. Elle est tributaire du réseau électrique et d'un dispositif horaire

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Overdreven snelheid is één van de belangrijkste oorzaken bij verkeersongevallen. Vanuit deze vaststelling is het zeer lovenswaardig dat de overheid initiatieven heeft genomen om de mogelijkheden, om zone 30-gebieden af te bakenen, te vergroten. Schoolomgevingen zijn hiervan het ultieme voorbeeld. Kinderen zijn zeer kwetsbaar in het verkeer; zij zijn vaak te klein om over de (geparkeerde) wagens heen te kijken, zij zijn zich minder bewust van de gevolgen van hun daden, zij kennen de verkeersregels nog niet of minder goed,...

Dit zijn allemaal redenen om schoolomgevingen af te bakenen als zone 30-gebieden. Er zijn echter nog andere redenen waarom we hier voorstander van zijn.

Uit onderzoek van het BIVV blijkt duidelijk dat men 9 maal minder kans heeft op een dodelijk slachtoffer bij een verkeersongeval als dit tegen 30 km/u gebeurt in plaats van 50 km/u. Indien men 80 km/u rijdt hebben de zwakke weggebruikers bijna geen kans meer op overleven maar ook het risico voor dodelijke slachtoffers bij inzittenden vertwintigvoudigt ten opzichte van 30 km/u.

We weten ook dat bij 50 km/u de remafstand ongeveer 27 meter bedraagt. Dit is misschien niet zo veel indien men op een grote weg rijdt maar in een situatie waar kinderen oversteken, vaak spelenderwijs, is een afstand van een vijftal auto's te vaak fataal. Daarom pleitten we ervoor om schoolomgevingen te catalogeren als zone 30-gebieden.

Bij de implementatie van de huidige wetgeving verwachten we toch enkele problemen. Op sommige plaatsen is het niet mogelijk/wenselijk om gedurende 24 uren de schoolomgeving te catalogeren als zone 30. Dit belemmert de doorstroming, verlaagt het draagvlak van de maatregel en werkt niet constructief mee aan een dynamische verkeersomgeving. Daarom bepaalt de huidige wetgeving dat men op die plaatsen kan en moet werken met dynamische signalisatie. Wij zijn voorstander van dergelijke systemen maar willen deze regelgeving opentrekken en het instellen van een zone 30 ook mogelijk maken door middel van een onderbord met tijds- en/of periode-aanduiding. Dynamische bebording is relatief duur om massaal te gebruiken, is afhankelijk van elektriciteits- en tijdsaanduiding en voor grotere steden heeft ze een grote impact op hun begroting. Een systeem van statische tijdsaanduiding omtrent

et obère lourdement le budget des grandes villes. Le système d'indication statique des heures pour les zones 30 présente l'avantage de ne jamais tomber en panne, même en cas de coupure de courant momentanée. Le coût d'un panneau additionnel est par ailleurs beaucoup moins élevé.

Le dernier argument qu'invoquent les communes pour ne pas instaurer de zone 30 devient de ce fait sans objet et les communes seront encore plus incitées à garantir la sécurité des écoliers.

C'est pourquoi nous proposons de prévoir la possibilité de compléter le panneau F4a par un panneau additionnel indiquant une période fixe durant laquelle ce panneau est d'application. Ces heures fixes peuvent être définies en fonction des horaires scolaires. Nous pouvons citer comme exemple les périodes de 7h à 9h et de 15h à 17h, durant lesquelles il y a le plus de trafic aux abords des écoles.

L'objectif n'est nullement d'appliquer cette mesure partout : en effet, beaucoup de zones scolaires se prêtent parfaitement à un aménagement en zones 30 permanentes. La présente proposition vise seulement à donner la possibilité aux gestionnaires de la voirie et aux écoles qui ne sont pas situées dans une zone urbanisée et pour lesquelles la commune/ville n'a pas les moyens de placer un système de signalisation dynamique, d'édicter malgré tout une réglementation légale et sûre pour les écoliers. Pour nous, l'intérêt de l'enfant et sa sécurité sont primordiales.

zone 30 heeft het voordeel dat dit steeds zal werken, ook indien de stroomtoevoer tijdelijk onderbroken wordt. De kostprijs van een onderbord is eveneens veel minder duur.

Hiermee vervalt het laatste argument van de gemeenten om zone 30 niet in te voeren en zullen ze nog meer aangespoord worden voor de veiligheid van de schoolgaande jeugd.

Daarom stellen we voor om bij een bord F4a, in de mogelijkheid te voorzien om een onderbord te plaatsen met een vaste tijdsperiode wanneer dit bord van toepassing is. De vaste uren kunnen schoolafhankelijk worden vastgesteld. Als voorbeeld kunnen we de periodes van 7u tot 9u en van 15u tot 17u aanhalen, hierbinnen vallen de meeste verkeersbewegingen in de buurt van schoolomgevingen.

Het is geenszins de bedoeling dit overal toe te passen want veel schoolgebieden lenen er zich perfect toe om ingericht te worden als permanente zone 30. Met dit voorstel willen we enkel de mogelijkheid bieden aan de wegbeheerder en voor scholen die niet binnen bebouwd gebied liggen en waarvoor de gemeente/stad niet de middelen heeft om een dynamisch bebordingssysteem te plaatsen, om toch een veilige en wettelijke regeling te treffen voor de schoolgaande jeugd. Voor ons staat het belang van het kind en zijn veiligheid voorop.

Jan PEETERS (sp.a-spirit)
Philippe DE COENE (sp.a-spirit)

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'article 2.37 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique est complété par l'alinéa suivant:

«La durée d'application de ces signaux peut être limitée au moyen d'un panneau additionnel de type V, tel que prévu à l'Annexe 2 de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.».

Art. 3

L'article 12.1 *ter* de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière est complété comme suit:

«La durée d'application de ces signaux peut être limitée au moyen d'un panneau additionnel de type V, tel que prévu à l'Annexe 2.».

27 mai 2004

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 2.37 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wordt aangevuld met een nieuw lid, luidend als volgt:

«De duur van de toepassingskracht van deze borden kan beperkt worden door middel van een onderbord, type V, zoals bepaald in Bijlage 2 van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende minimumafmetingen en bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens.».

Art. 3

Artikel 12.1 *ter* van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende minimumafmetingen en bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens wordt aangevuld als volgt:

«De duur van de toepassingskracht van deze borden kan beperkt worden door middel van een onderbord, type V, zoals bepaald in Bijlage 2.».

27 mei 2004

Jan PEETERS (sp.a-spirit)
Philippe DE COENE (sp.a-spirit)