

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 octobre 2005

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative aux zones 30
aux abords des écoles**

(déposée par M. Jef Van den Bergh,
Mme Katrien Schryvers, MM. Dirk Claes et
Roel Deseyn et Mmes Nathalie Muylle
et Liesbeth Van der Auwera)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 oktober 2005

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de zone-30
in de schoolomgevingen**

(ingediend door de heer Jef Van den Bergh,
mevrouw Katrien Schryvers, de heren
Dirk Claes en Roel Deseyn en de dames
Nathalie Muylle en Liesbeth Van der Auwera)

<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 Belang</i>	: Vlaams Belang
<i>VLD</i>	: Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>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)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT :</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>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)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>
<i>MOT :</i>	<i>Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

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

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,

Nul ne contestera que l'instauration de la zone 30 est une bonne chose. Il convient en effet que, dans les zones résidentielles, la fluidité du trafic cède devant la fonction résidentielle et c'est donc la circulation qui doit s'adapter: la circulation automobile doit être, si possible, réduite, mais, en tout cas, ralentie. Dans ces conditions, une limitation de la vitesse autorisée à 30 km à l'heure est idéale. Il s'impose cependant de veiller à ce que cette vitesse maximale autorisée soit effectivement respectée, faute de quoi, le système de la zone 30 perd toute crédibilité, finissant même par avoir un effet contraire à l'amélioration recherchée de la sécurité, qui vise également et de façon plus large à améliorer la qualité résidentielle.

Idéalement, c'est l'environnement physique, y compris la configuration même de la voie publique, qui doit imposer le respect de la vitesse maximale autorisée. Il faut en effet savoir qu'à défaut d'environnement adéquat, une vitesse maximale autorisée si faible ne pourra être respectée de façon acceptable qu'au prix d'un (trop) lourd service policier. L'instauration d'une zone 30 implique donc généralement un réaménagement de la chaussée, voire de l'ensemble de la rue ou de la place. (Un tel réaménagement n'est pas toujours nécessaire dans certaines rues étroites situées dans des villes historiques.). En outre, la réglementation initiale édictée en 1988, et qui, moyennant quelques adaptations, est restée en vigueur jusqu'en 2002, visait également à améliorer la lisibilité de la voirie. En 2002, une réglementation distincte a été introduite pour les zones 30 aux abords des écoles, l'imposition d'une infrastructure adaptée pour les zones 30 aux abords des écoles étant supprimée (arrêté royal du 14 mai 2002).

Deux années plus tard, en 2004, la plupart des conditions réglementaires portant sur l'environnement physique étaient supprimées pour l'ensemble des zones 30, y compris celles situées en dehors des abords des écoles (arrêté royal du 26 avril 2004), l'aspect «lisibilité de la voirie» disparaissant ainsi *de facto* de la réglementation pour les usagers de la route.

Depuis le 1^{er} septembre 2004, les communes ont l'obligation d'aménager une zone 30 aux abords de toutes les écoles. Cette zone 30 peut avoir un caractère permanent ou non et sa création peut s'accompagner ou non de la mise en place d'une infrastructure adaptée. Il convient d'examiner cette mesure d'un œil critique, non en raison de l'idée même de l'instauration de zones

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De idee van de zone-30 is een positieve zaak. Daar mag geen enkele twijfel over bestaan. In verblijfsgebieden moet de doorstromingsfunctie inderdaad ondergeschikt worden gemaakt aan de verblijfsfunctie, en dus moet het verkeer zich aanpassen: zo mogelijk minder autoverkeer, maar in elk geval trager verkeer. De beperking van de toegelaten snelheid tot 30 km per uur is daar dan ook optimaal. Die maximum toegelaten snelheid moet dan wel daadwerkelijk worden afgedwongen, zoniet verliest de zone-30-regeling haar geloofwaardigheid en keert het systeem zich uiteindelijk tegen de zorg voor een veilig verkeer dat ook de ruimere verblijfskwaliteit respecteert.

Ideaal is dat de toegelaten maximumsnelheid wordt afgedwongen door de fysieke omgeving, met inbegrip van de vormgeving van de weg zelf. Men moet immers goed beseffen dat een aanvaardbaar niveau van naleving van zo'n lage maximumsnelheid zonder deze juiste omgeving (te) veel politionele handhaving impliceert. En dus veronderstelt een zone-30 meestal een herinrichting van de rijbaan of zelfs van heel de straat of het plein (voor smalle straten in historische steden is zo'n herinrichting niet altijd nodig). Bovendien was de leesbaarheid van de weg ook een van de doelstellingen van de oorspronkelijke regelgeving die in 1988 tot stand kwam. Deze regels bleven, met enkele aanpassingen, van kracht tot het jaar 2002. In dat jaar kwam er een aparte reglementering voor de zone-30 in de buurt van scholen (koninklijk besluit van 14 mei 2002). In dit koninklijk besluit was er geen sprake meer van een aangepaste infrastructuur voor de zone-30 in de buurt van de school. Tot voor het jaar 2002 was dat een voorwaarde.

In het jaar 2004 werden voor alle zone-30-gebieden quasi alle reglementaire voorwaarden geschrapt inzake de fysieke omgeving, ook buiten de schoolomgevingen (koninklijk besluit van 26 april 2004). Voor de weggebruikers verdween daardoor het aspect «leesbaarheid van de weg» *de facto* uit de regelgeving.

Sinds 1 september 2004 zijn de gemeenten de verplicht om in alle schoolomgevingen, al dan niet met aangepaste infrastructuur en al dan niet permanent, de zone-30 in te voeren. Deze maatregel moet kritisch worden benaderd, niet omwille van weerstand tegen de idee van de zone-30 op zich – de christen-democraten speelden een voortrekkersrol bij het ontstaan van

30 – les démocrates-chrétiens ont joué un rôle de pionnier en la matière –, mais parce qu'il s'agit en l'occurrence d'une mesure uniforme imposée aux administrations régionales et locales par le pouvoir central. Cet instrument politique n'est pas toujours adéquat pour les abords des écoles. Les gestionnaires de la voirie sont les mieux placés pour prendre une décision en la matière. L'autorité fédérale empiète en réalité – juridiquement et au niveau de l'action politique – sur le domaine des communes et des régions. Juridiquement, parce qu'en principe, l'instauration d'une zone 30 devrait encore relever du domaine des règlements complémentaires établis par les communes en matière de circulation routière. Au niveau de l'action politique, parce que les gestionnaires de la voirie sont les mieux placés pour apprécier l'opportunité de la zone 30 ou d'autres mesures de sécurité aux abords des écoles situées dans leur secteur.

La réglementation actuelle est en effet d'une telle rigidité que, strictement parlant, elle ne permet même plus aux communes d'aller plus loin, par exemple en transformant les abords des écoles en zones scolaires (20 km/heure) ou en zones sans voitures, pourvues de parkings en périphérie. Par ailleurs, les abords de certaines écoles sont situés en dehors des agglomérations. Dans ces secteurs, la vitesse autorisée est parfois de 70 km/heure. La Région flamande demande à juste titre d'accorder des exceptions pour les abords des écoles situés le long de routes régionales. On constate donc qu'il aurait été préférable de laisser une certaine liberté de choix aux gestionnaires de la voirie, au lieu de leur imposer d'autorité, par le haut, une réglementation uniforme. Mais dans quelle mesure pourra-t-on revenir en arrière?

D'autre part, nous sommes conscients du fait que la chaussée ne se prête pas à des aménagements physiques aux abords de toutes les écoles, alors qu'il est également recommandé de réduire la vitesse au début et à la fin des cours. Pensons aux voies d'accès d'une agglomération où doivent pouvoir également passer des transports exceptionnels, par exemple. C'est pourquoi nous voulons, pour ces situations concrètes, autoriser la «zone 30 temporaire» assortie de panneaux variables (qui ne fonctionnent que pendant les heures de cours). Pour en améliorer encore l'effet, les automobilistes peuvent, pendant les heures de cours, être informés de leur vitesse au moyen de panneaux d'avertissement électroniques dans ce type de zone 30 («Votre vitesse est de ... km/h dans une zone 30»). Ces panneaux d'avertissement devraient pouvoir être financés grâce aux moyens du fonds de la sécurité routière.

de zone-30 –, mais wel omdat hier een uniforme maatregel centraal wordt opgelegd aan de gewestelijke en lokale besturen. Niet voor elke schoolomgeving is de zone-30 het gepaste beleidsinstrument, en de wegbeheerders zijn het best geplaatst om de beslissing te nemen terzake. Eigenlijk heeft het federale bestuursniveau de gemeenten en de gewesten juridisch en beleidsmatig voor de voeten gelopen. Juridisch, omdat de inrichting van een zone-30 in principe moest worden geregeld door aanvullende verkeersreglementen. Die worden opgemaakt door de gemeenten. Beleidsmatig, omdat de wegbeheerders het best zijn geplaatst om te oordelen over het nut van de zone-30 of van andere beveiligingsmaatregelen in de schoolomgevingen aan hun wegen.

De huidige reglementering is inderdaad zo rigide dat het, strikt genomen, voor een gemeente zelfs niet meer mogelijk is om meer te doen en de schoolomgeving bijvoorbeeld om te bouwen tot een schoolerf (max. 20 km/u) of een autovrij gebied met parkeergelegenheid aan de rand van dit gebied. Een ander probleem is dat een aantal scholen buiten de bebouwde kom ligt, waar bijvoorbeeld een maximumsnelheid geldt van 70 km per uur. Met recht en rede vraagt het Vlaams Gewest om voor deze schoolomgevingen langs gewestwegen uitzonderingen toe te staan. Dit bewijst dat het beter zou zijn geweest om de wegbeheerders enige keuzemogelijkheid te geven in plaats van hen een uniforme regeling op te dringen, autoritair en van bovenuit. Vraag is nu in hoeverre deze klok nog kan worden teruggedraaid.

Anderzijds zijn wij er ons van bewust dat niet in alle schoolomgevingen de rijbaan zomaar kan worden aangepast met fysische ingrepen, terwijl een lage snelheid bij begin en einde van de school ook daar is aangewezen. Denk maar aan doorgangswegen door de bebouwde kom, waar bijvoorbeeld ook uitzonderlijk transport moet kunnen passeren. Daarom willen wij voor deze concrete situaties de 'tijdelijke zone-30' met variabele borden (die alleen werken tijdens de schooluren) mogelijk maken. Om het effect daarvan nog te verbeteren kunnen de autobestuurders tijdens de schooluren binnen dit soort zone-30 worden geconfronteerd met hun snelheid met behulp van elektronische waarschuwingsborden («U rijdt ...km/u in een zone-30»). De financiering van deze waarschuwingsborden zou kunnen met de middelen uit het verkeersveiligheidsfonds.

Nous souhaitons en outre que la réglementation laisse aux gestionnaires de la voirie un plus large éventail de mesures applicables aux abords des écoles. Il est inconcevable que la réglementation empêche la mise en œuvre d'autres solutions plus efficaces qu'une zone 30 à certains endroits. Pourquoi, par exemple, ne pas permettre aux gestionnaires de la voirie, en dehors des agglomérations, de choisir une alternative à la zone 30, en l'occurrence des feux de signalisation qui passent automatiquement au rouge lorsque le conducteur dépasse la vitesse maximale autorisée, et/ou d'autres aménagements comme des passages pour piétons et cyclistes qui ne sont pas de plain-pied, des itinéraires cyclables alternatifs, etc.? En matière de circulation, il y a tant d'autres possibilités que l'obligation dogmatique et centralisée de créer des zones 30, lesquelles ne sont pas d'un grand secours dans certains cas.

Daarenboven willen wij dat de reglementering aan de wegbeheerders een ruimere keuze biedt van mogelijke maatregelen in de schoolomgeving. Het is al te gek dat de reglementering oplossingen die op bepaalde plaatsen effectiever zijn dan een zone-30 onmogelijk maakt. Waarom bijvoorbeeld in schoolomgevingen buiten de bebouwde kommen, aan de wegbeheerders als alternatief voor de zone-30 niet de keuze laten om te werken met verkeerslichten die automatisch op rood springen als de bestuurder de toegelaten snelheid overschrijdt, en/of met andere ingrepen zoals bijvoorbeeld niet-gelijkgrondse oversteekplaatsen, alternatieve fietsroutes enz.? Verkeerskundig is er zoveel meer mogelijk dan een dogmatische en centralistische uniforme verplichting tot inrichten van de zone-30, die in bepaalde gevallen weinig zoden aan de dijk brengt.

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
Katrien SCHRYVERS (CD&V)
Dirk CLAES (CD&V)
Roel DESEYN (CD&V)
Nathalie MUYLLE (CD&V)
Liesbeth VAN DER AUWERA (CD&V)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

- vu l'objectif du gouvernement de réduire de moitié le nombre de victimes de la route d'ici 2010;
- vu la vulnérabilité des enfants et des écoliers dans la circulation;
- vu les grandes différences qui existent dans l'aménagement des abords des écoles et les différentes mesures de sécurité effectives possibles, y compris pour les abords des écoles;
- vu l'utilité d'une politique en matière de limitation de la vitesse qui soit liée à la lisibilité de la voirie;
- vu le manque de crédibilité de la réglementation actuelle relative aux zones 30,

DEMANDE AU GOUVERNEMENT

1. de subordonner à nouveau l'instauration des zones 30 à des conditions physiques obligatoires en matière de lisibilité de la voirie (adaptation des abords, réaménagement de la chaussée ...);
2. d'autoriser cependant l'absence de telles conditions physiques dans les zones 30 temporaires aux abords des écoles, moyennant l'utilisation de panneaux variables bien visibles;
3. de promouvoir l'installation, dans les zones 30 temporaires aux abords des écoles, d'afficheurs de vitesse qui doivent confronter les conducteurs à la vitesse à laquelle ils roulent dans cette zone;
4. de proposer aux gestionnaires de la voirie, outre la zone 30, des possibilités alternatives en matière de sécurisation des abords des écoles.

28 septembre 2005

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

- gelet op de doelstelling van de regering om het aantal verkeersslachtoffers te halveren tegen 2010;
- gelet op de kwetsbaarheid van kinderen en scholieren in het verkeer;
- gelet op de grote verschillen tussen schoolomgevingen en op de verschillende mogelijke effectieve veiligheidsmaatregelen, ook voor schoolomgevingen;
- gelet op het nut van een snelheidsbeleid dat wordt gekoppeld aan de leesbaarheid van de weg;
- gelet op de ongeloofwaardigheid van de huidige zone-30-reglementering,

VRAAGT AAN DE FEDERALE REGERING:

1. opnieuw verplichtende fysische voorwaarden te verbinden inzake de leesbaarheid van de weg aan het invoeren van de zone-30 (aangepast omgevingsbeeld, herinrichting van de rijbaan ...);
2. toe te staan om zulke fysische voorwaarden weg te laten in de tijdelijke zone-30 in de schoolomgeving, mits het gebruik van opvallende variabele borden;
3. de plaatsing te bevorderen van snelheidsmeters aan de tijdelijke zone-30 in de schoolomgevingen waardoor bestuurders kunnen zien hoe snel zij rijden binnen de zone;
4. aan de wegbeheerders, naast de zone-30, alternatieve mogelijkheden aan te bieden inzake beveiliging van de schoolomgevingen.

28 september 2005

Jef VAN DEN BERGH (CD&V)
 Katrien SCHRYVERS (CD&V)
 Dirk CLAES (CD&V)
 Roel DESEYN (CD&V)
 Nathalie MUYLLE (CD&V)
 Liesbeth VAN DER AUWERA (CD&V)