

BELGISCHE SENAAT

BUITENGEWONE ZITTING 1979

11 APRIL 1979

**Voorstel van wet
houdende instelling van woonerven**

(Ingediend door de heer Moureaux c.s.)

TOELICHTING

Het lijkt volstrekt noodzakelijk om een soepele regeling te treffen voor de ruimte waarbinnen de voetganger een bevoorrechte positie toegewezen krijgt.

De gemeentelijke overheden klagen terecht dat zij niet juridisch gewapend zijn om op dit gebied hun doelwit te bereiken.

De bestaande regelingen, zoals plaatselijk verkeer of wandelstraten, zijn niet soepel genoeg om tegemoet te kunnen komen aan de vele verschillende eisen van woonwijken, ambachtelijke, halfindustriële en handelswijken. In grote steden neemt het probleem nog scherpere vormen aan.

Een mechanische toepassing van de verkeersregels, zoals thans het geval is, verhindert een vlot samenspel tussen voetgangers en automobilisten gelijk in andere landen, met name in Nederland, waarbij de voetgangers ook op de rijweg voorrang hebben boven de automobilisten.

Om dit experiment te doen slagen is het ook nodig dat de bewoners geen hinder ondervinden om hun woning te bereiken en dat de klanten gemakkelijk bij de winkels kunnen komen.

Op dit stuk kunnen er geen algemene bepalingen in de vorm van een nationale regeling worden uitgevaardigd. Een

SENAT DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1979

11 AVRIL 1979

**Proposition de loi
organisant le statut des cours urbains**

(Déposée par M. Moureaux et consorts)

DEVELOPPEMENTS

Un statut permettant une réglementation très souple des espaces où le piéton se voit attribuer un statut privilégié, paraît tout à fait indispensable.

Les autorités communales se plaignent à juste titre de ne pas disposer de l'arsenal juridique nécessaire à la réalisation de leurs objectifs dans ce domaine.

Les réglementations existantes, telles que les rues réservées à la circulation locale, ou les piétonniers, ne présentent pas la souplesse nécessaire pour rencontrer les innombrables situations qui peuvent se présenter suivant qu'il s'agit de quartiers résidentiels, artisanaux, semi-industriels ou commerciaux. Le problème est encore plus aigu dans les grandes villes.

Les dispositifs actuels basés sur l'application mécanique des règles du Code de roulage ne permettent pas d'autre part de faire cohabiter, comme il convient et comme cela existe dans d'autres pays, notamment aux Pays-Bas, les piétons et les automobilistes tout en assurant aux piétons un avantage, même sur la voie carrossable par rapport aux automobiles.

Il convient aussi, pour que ces opérations et ces expériences réussissent, de ne pas empêcher les riverains d'accéder à leur domicile ni les clients de se rendre chez les commerçants.

De telles dispositions ne peuvent pas être prises de manière générale sous forme d'une réglementation nationale. Une

dergelijke strakke regeling zou in 90 pct. van de gevallen ontoepasbaar zijn op de concrete plaatselijke toestanden.

Het treffen van dit soort voorzieningen behoort dus zoveel mogelijk te worden overgelaten aan de plaatselijke overheden, die dan ook zullen zorgen voor de nadere uitwerking van de desbetreffende voorschriften.

Tenslotte wijkt een dergelijke regeling onbetwistbaar af van enkele vigerende wettelijke bepalingen, zoals de dekreten van 16 en 24 augustus 1790, zodat een wetswijziging geboden is. De regeling bij koninklijk besluit is niet volkomen bevredigend omdat een geschikte wettelijke grondslag ontbreekt.

**

VOORSTEL VAN WET

ARTIKEL 1

In afwijking van artikel 1 e.v. van de wetten betreffende de politie van het wegverkeer, gecoördineerd bij koninklijk besluit van 16 maart 1968, kan de Koning, evenals de overheden van de gewesten, provincies, agglomeraties of gemeenten, het geheel of een deel van de wegen en openbare plaatsen waarvoor zij bevoegd zijn, bij de woonerven indelen of er een soortgelijk statuut aan verlenen.

ART. 2

Bij het verlenen van het statuut van woonerf of van een soortgelijk statuut stellen die overheden bijzondere regels voor het verkeer en voor het gebruik van de ruimte.

ART. 3

Het statuut van woonerf of soortgelijk statuut kan de volgende praktische of juridische maatregelen inhouden :

a) Het aanbrengen van hindernissen om de doorgang van motorvoertuigen selectief te verbieden, te belemmeren of te beperken en/of snelheidsbelemmerend te werken voor andere weggebruikers dan voetgangers;

b) Het voorbehouden van bepaalde delen van de rijweg, doorlopend of gedurende beperkte tijdvakken, aan bewoners en/of sommige weggebruikers of categorieën van weggebruikers;

c) De met redenen omklede afwijking van stedenbouwkundige regels die aan de inrichting van het woonerf of het treffen van soortgelijke voorzieningen in de weg zouden staan;

d) De wijziging van de algemene verkeersregels met betrekking tot de plaats van de weggebruikers op de openbare weg en hun wederzijdse verplichtingen om doorgang te verlenen.

telle réglementation rigide serait inapplicable dans 90 p.c. des cas aux situations réelles existant sur le terrain.

Il faut donc permettre dans toute la mesure du possible la réalisation de ce genre de dispositif à l'initiative des pouvoirs locaux et leur laisser le soin d'en prescrire la réglementation de détail.

Enfin, une telle réglementation s'écarte incontestablement de certaines règles légales actuellement en vigueur tels les décrets des 16 et 24 août 1790 et impose donc une modification législative. L'arrêté royal qui est intervenu en la matière n'a pu la régler de manière tout à fait satisfaisante à défaut de la base législative adéquate.

S. MOUREAUX.

**

PROPOSITION DE LOI

ARTICLE 1^{er}

Par dérogation aux articles 1^{er} et suivants des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968, le Roi ainsi que les autorités régionales, provinciales, d'agglomération ou communales, peuvent classer en « cours urbains » tout ou partie des voiries et lieux publics qui relèvent d'eux ou accorder à ceux-ci un statut similaire.

ART. 2

En accordant le statut de cours urbain ou un statut similaire, les autorités publiques déterminent les règles particulières de circulation et d'usage de l'espace qui y sont applicables.

ART. 3

Le statut de cours urbain ou le statut similaire peut comporter les mesures pratiques ou juridiques ci-après :

a) La pose d'obstacles destinés à interdire, entraver ou limiter sélectivement le transit des véhicules motorisés et/ou à réduire la vitesse des usagers de la voie publique autres que les piétons;

b) La réservation aux riverains et/ou à certains usagers ou catégories d'usagers, de façon permanente ou pour des périodes limitées dans le temps, de certains espaces et emplacements de la chaussée carrossable;

c) La dérogation motivée aux réglementations urbanistiques qui entraveraient la réalisation du cours urbain ou du dispositif de statut similaire;

d) La modification des règles générales de la circulation déterminant la place des usagers sur la voie publique et leurs obligations respectives de céder le passage.

ART. 4

De regels bedoeld in de artikelen 2 en 3 moeten waarborgen inhouden voor de toegang van voertuigen voor spoedgevallen, hulpdiensten en onderhoudsdiensten, in zoverre dit verenigbaar is met de bestaande toestand ter plaatse.

ART. 5

Het statuut van woonerf of een ander soortgelijk statuut kan slechts worden vastgesteld na overleg met de gemeentelijke overheid, die de bewoners zal raadplegen. Het overleg en de raadpleging worden geregeld bij een in het Ministercomité voor de Gewestelijke aangelegenheden overlegd koninklijk besluit.

ART. 6

Op voorstel van het Ministercomité voor de Gewestelijke Aangelegenheden en binnen de perken van de begrotingskredieten, stelt de Koning regels voor het toekennen van subsidies aan de ondergeschikte besturen, om deze in staat te stellen woonerven en soortgelijke voorzieningen tot stand te brengen in overeenstemming met de plannen van aanleg, door de Koning vastgesteld.

ART. 7

De Koning bepaalt het model van de borden bestemd om de woonerven aan te duiden. Hij stelt regels voor de openbaarmaking van de bijzondere verordeningen die het statuut ervan vastleggen.

ART. 4

Les règles prévues aux articles 2 et 3 devront comporter les garanties d'accès des véhicules d'urgence, de secours et d'entretien dans la mesure compatible avec la disposition actuelle des lieux.

ART. 5

Le statut de cours urbain et autre statut similaire ne peut être arrêté qu'après concertation avec les autorités communales et consultation des habitants par ces dernières. La concertation et la consultation sont organisées par arrêté royal délibéré en comité ministériel des affaires régionales.

ART. 6

Sur proposition du Comité ministériel des affaires régionales et dans la limite des crédits budgétaires, le Roi détermine les règles d'octroi des subsides aux pouvoirs subordonnés en vue d'assurer la réalisation des cours urbains et dispositifs de statut similaire conformes aux plans d'aménagement arrêtés par le Roi.

ART. 7.

Le Roi détermine le modèle des signaux destinés à délimiter les cours urbains. Il détermine les règles de publicité des règlements particuliers qui en déterminent le statut.

S. MOUREAUX

A. LAGASSE.

R. GILLET.