

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

22 juni 2001

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de verkeersveiligheid
in de schoolomgeving**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **André SMETS**

INHOUD

- I. Inleidende uiteenzetting van de indieners van het voorstel van resolutie 3
- II. Uiteenzetting door mevrouw I. Durant, vice-eerste minister en minister van Vervoer en Mobiliteit 3
- III. Algemene bespreking 5
- IV. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen 8

Voorgaande documenten :

Doc 50 **1020/ (2000/2001)** :

001 : Voorstel van resolutie van de heer Chastel c.s.
002 en 003 : Amendementen.

Zie ook :

005 : Tekst aangenomen door de commissie.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

22 juin 2001

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à la sécurité routière aux
abords des écoles**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **André SMETS**

SOMMAIRE

- I. Exposé introductif par les auteurs de la proposition de résolution 3
- II. Exposé par Mme I. Durant, vice-premier ministre et ministre des Transports et de la Mobilité 3
- III. Discussion générale 5
- IV. Discussion des articles et votes 8

Documents précédents :

Doc 50 **1020/ (2000/2001)** :

001 : Proposition de résolution de M. Chastel et consorts.
002 et 003 : Amendements.

Voir aussi :

005 : Texte adopté par la commission.

Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag/

Composition de la commission à la date du dépôt du rapport :

Voorzitter / Président : Francis Van den Eynde

A. — Vaste leden / Membres titulaires

VLD	Hugo Philtjens, Bart Somers, Ludo Van Campenhout.
CVP	Jos Ansoms, Marcel Hendrickx, Jozef Van Eetvelt.
AGALEV-ECOLO	Marie-Thérèse Coenen, Lode Vanoost.
PS	Jacques Chabot, Jean Depreter.
PRL FDF MCC	François Bellot, Olivier Chastel.
Vlaams Blok	Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde.
SP	Marcel Bartholomeeussen.
PSC	André Smets.
VU&ID	Frieda Brepoels.

B. — Plaatsvervangers / Membres suppléants

Willy Cortois, Aimé Desimpel, Martial Lahaye, Arnold Van Aperen.
Pieter De Crem, Luc Goutry, Yves Leterme, Servais Verherstraeten.
Kristien Grauwels, Mirella Minne, Géraldine Pelzer-Salandra
Jean-Pol Henry, Karine Lalieux Bruno Van Grootenbrulle.
Pierette Cahay-André, Denis D'hondt, N.
Filip De Man, Luc Sevenhans, Jaak Van den Broeck.
Daan Schalck, André Schellens.
Jean-Pierre Grafé, Luc Paque.
Alfons Borginon, Karel Van Hoorebeke.

AGALEV-ECOLO	:	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CVP	:	<i>Christelijke Volkspartij</i>
FN	:	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	:	<i>Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	:	<i>Parti socialiste</i>
PSC	:	<i>Parti social-chrétien</i>
SP	:	<i>Socialistische Partij</i>
VLAAMS BLOK	:	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	:	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	:	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000 :	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + nummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000 :	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA :	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA :	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV :	<i>Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het Beknopt Verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)</i>	CRIV :	<i>Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)</i>
CRIV :	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV :	<i>Versio Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)</i>
CRABV :	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV :	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN :	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN :	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM :	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM :	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : alg.zaken@deKamer.be</i>	<i>e-mail : aff.generales@laChambre.be</i>

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft voornoemd voorstel van resolutie besproken op 20 maart, 6 en 13 juni 2001.

Bij toepassing van artikel 17,3 van het Kamerreglement werd het voorstel van resolutie aanvankelijk samengevoegd met het wetsontwerp betreffende de verkeersveiligheid in de schoolomgeving (Doc 50 0817/001).

Op 20 november 2000 heeft de commissie met 10 tegen 4 stemmen beslist via de kamervoorzitter krachtens artikel 56, 1 en 2, van het Kamerreglement het advies te vragen van de Raad van State over voornoemd wetsontwerp.

Dit advies werd op 5 februari 2001 verstrekt.

Rekening houdend met dit advies heeft de commissie eenparig beslist om zich niet uit te spreken over het wetsontwerp. Bijgevolg werd enkel de bespreking van het voorstel van resolutie voortgezet.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR EEN VAN DE INDIENERS VAN HET VOORSTEL VAN RESOLUTIE BETREFFENDE DE VERKEERSVEILIGHEID IN DE SCHOOLOMGEVING

De heer Hugo Philtjens (VLD) voert aan, dat na de discussie over het door de Senaat overgezonden wetsontwerp duidelijk is gebleken :

1° Dat er een consensus bestaat over de maatregelen die door bewust wetsontwerp geponeerd worden,

2° Dat deze materie beter bij koninklijk besluit wordt geregeld.

Dit zijn de twee voornaamste redenen voor de indiening van het thans ter bespreking voorliggend voorstel van resolutie.

II.— UITEENZETTING DOOR MEVROUW ISABELLE DURANT, VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN VERVOER EN MOBILITEIT

De minister herhaalt het standpunt dat ze steeds gehuldigd heeft : het feit dat men een zone-30 rond de schoolomgeving kan creëren, verhindert niet dat men specifieke maatregelen neemt voor de schoolomgeving als zodanig ; het instellen van een zone-30 impliceert immers ook fysieke aanpassingen die niet zonder meer

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de résolution au cours de ses réunions des 20 mars et 6 et 13 juin 2001.

En application de l'article 17, 3° du Règlement de la Chambre, la proposition de résolution a initialement été jointe au projet de loi tendant à assurer la sécurité routière aux abords des écoles (DOC 50 0817/001).

Le 20 novembre 2000, en application de l'article 56, 1° et 2°, du Règlement de la Chambre, la commission a décidé, par 10 voix contre 4, de demander, par l'intermédiaire du président de la Chambre, l'avis du Conseil d'État sur le projet de loi précité.

Cet avis a été rendu le 5 février 2001.

Compte tenu de cet avis, la commission a décidé, à l'unanimité, de ne pas se prononcer sur le projet de loi. Elle s'est dès lors bornée à poursuivre l'examen de la proposition de résolution.

I.— EXPOSÉ INTRODUCTIF D'UN DES AUTEURS DE LA PROPOSITION DE RÉOLUTION RELATIVE À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AUX ABORDS DES ÉCOLES

M. Hugo Philtjens (VLD) précise qu'au terme de l'examen du projet de loi transmis par le Sénat, il s'est avéré :

1° qu'il existe un consensus au sujet des mesures prévues par le projet de loi en question ;

2° qu'il serait préférable de régler cette matière par arrêté royal.

C'est essentiellement pour ces deux raisons que les auteurs ont déposé la proposition de résolution.

II.— EXPOSÉ DE MME ISABELLE DURANT, VICE-PREMIÈRE MINISTRE ET MINISTRE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

La ministre réitère le point de vue qu'elle a toujours adopté : le fait que l'on puisse créer une zone 30 aux abords des écoles n'empêche pas que l'on doive prendre des mesures spécifiques pour les abords des écoles en tant que tels ; l'instauration d'une zone 30 implique en effet également des aménagements physiques

overall kunnen worden aangebracht. Nochtans is de minister van mening dat reglementaire bepalingen niet volstaan. Waar infrastructurele aanpassingen evenwel niet mogelijk zijn, vormt de aangepaste signalisatie een welgekomen aanvulling. Om de gemeentes te stimuleren, overweegt de minister samen met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid de veiligheid in de schoolomgeving maar ook op de schoolroute via een omzendbrief strenger te regelen : gaande van wettelijke mogelijkheden, via infrastructurele ingrepen, naar verplaatsingsgedrag (fietspooling bijvoorbeeld). Ook een vereenvoudiging van de omzendbrief-Peeters over de zone-30 is aan de orde. De subsidies aan gemeentes is een delicate kwestie waar de minister zich liever niet over uitspreekt. Het huidige debat moet uitmonden in een aantal wijzigingen bij koninklijk besluit waar een breed politiek draagvlak voor bestaat.

De minister herinnert eraan dat de problematiek voor de schoolpoorten reëel is. De haast van de ouders, in combinatie met de hoge dichtheid aan kinderen, leidt tot gevaarlijke situaties in de onmiddellijke omgeving van de school. Daar komt nog bij dat kinderen door hun kleine gestalte minder zichtbaar zijn. Het leven van een kind is echter onbetaalbaar. Extra voorzichtigheid is dus geboden in de onmiddellijke omgeving van een school, ondanks alle verdienstelijke pogingen van ouders of leerkrachten om die veiligheid te vergroten door een verhoogd toezicht. In de Senaat werd terecht opgemerkt dat sommige wegbeheerders waarschuwen voor de aanwezigheid van schoolkinderen, maar dit niet altijd met de vereiste reglementaire uniformiteit en coherentie doen. Bovendien impliceren deze waarschuwingen geen verplichte snelheidsbeperking.

De minister schetst vervolgens de krachtlijnen van haar nieuwe koninklijke en ministeriële besluiten :

1° De doelstelling van het door de Senaat overgezonden wetsontwerp wordt overgenomen, namelijk elke schoolomgeving een eigen statuut geven en dit duidelijk maken. In het verkeersreglement wordt aldus een nieuw begrip geïntroduceerd : « schoolomgeving ».

2° Binnen de omgeving van de school wordt de maximumsnelheid verlaagd tot 30 kilometer per uur. Het verschil met 50 kilometer per uur - de algemeen geldende maximumsnelheid in de bebouwde kom - is substantieel : de remafstand wordt immers met 15 meter verkleind. Daartoe wordt een nieuw bord gecreëerd dat zonale geldigheid heeft.

qui ne peuvent pas être apportés partout. La ministre estime que des dispositions réglementaires ne suffisent pas. Là où il n'est cependant pas possible d'apporter des aménagements à l'infrastructure, une signalisation adaptée constitue un complément bienvenu. Afin d'encourager les communes, la ministre envisage, conjointement avec l'Institut belge de la sécurité routière, de durcir, par le biais d'une circulaire, la réglementation relative à la sécurité aux abords des écoles, mais également sur le chemin de l'école : du recours aux possibilités légales à une modification du comportement en matière de déplacements (la possibilité de se rendre à vélo en groupe à l'école par exemple), en passant par des interventions au niveau de l'infrastructure. La simplification de la circulaire Peeters relative à la zone 30 est également envisagée. Les subventions aux communes sont une question délicate sur laquelle la ministre préfère ne pas se prononcer. Le débat actuel doit déboucher sur une série de modifications par arrêté royal pour lequel il existe un large consensus politique.

La ministre rappelle que le problème qui se pose devant les portes d'école est réel. La hâte des parents, combinée à la densité élevée d'enfants, génère des situations dangereuses aux abords immédiats des écoles. À cela s'ajoute qu'en raison de leur petite taille, les enfants sont moins visibles. Or, la vie d'un enfant n'a pas de prix. Il convient donc de redoubler de prudence aux abords immédiats d'une école, malgré toutes les tentatives méritoires des parents et des enseignants visant à accroître la sécurité par une surveillance renforcée. Il a été fait observer, à juste titre, au Sénat que certains gestionnaires de la voirie signalent la présence éventuelle d'écoliers, mais qu'ils ne le font pas toujours avec l'uniformité et la cohérence réglementaires voulues. Qui plus est, ces avertissements ne sont pas assortis d'une limitation de vitesse.

La ministre esquisse ensuite les lignes de force de ses nouveaux arrêtés royaux et ministériels :

1° On reprendra l'objectif du projet de loi transmis par le Sénat, à savoir doter les abords des écoles d'un statut spécifique et le signaler clairement. Une nouvelle notion sera donc introduite dans le Code de la route : « abords d'une école ».

2° Aux abords des écoles, la vitesse maximale est ramenée à 30 km/h. La différence avec 50 km/h – la vitesse maximale universellement applicable en agglomération – est importante : la distance de freinage est en effet réduite de 15 mètres. Il est créé à cet effet un nouveau panneau qui aura une validité zonale.

3° De beperking in de tijd tot «voor en na de schooluren» wordt uitgebreid. Het is immers geen slechte zaak indien de automobilisten ook buiten de schooluren hun snelheid in de omgeving van een school beperken.

4° Het bord bestaat uit een combinatie van :

- een rechthoekig bord met een witte achtergrond ;
- bovenaan de vermelding 'zone' ;
- daaronder het gevaarsbord A23 (het klassieke bord dat waarschuwt voor de aanwezigheid van schoolkinderen) ;
- daaronder het bord C43 met de beperking tot 30 kilometer per uur.

De indruk dient vermeden dat de maatregel van bovenaf wordt opgelegd. De wegbeheerders moeten tot de plaatsing ervan beslissen. Ook is het zinvol een onderscheid te maken tussen de schoolomgeving gelegen langs een drukke verkeersweg (waar de beperking van 30 kilometer per uur slechts van kracht is tijdens de periodes dat kinderen komen en gaan), en de schoolomgeving in woongebieden waar de snelheidsbeperking permanent kan gelden.

Het komt er bovendien niet op aan te zorgen dat de automobilisten slechts 30 kilometer per uur mogen rijden, maar wel dat ze niet sneller kunnen rijden. De effectiviteit van de maatregel veronderstelt de nodige infrastructuraanpassingen en processen-verbaal. Onder meer dit laatste aspect - het handhavingsbeleid - werd reeds naar voren geschoven in het Verkeersveiligheidsplan dat samen met de minister van Justitie werd opgesteld.

III. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Jos Ansoms (CVP) blijft de introductie van een nieuw bord onvoldoende vinden en pleit voor de veralgemening van de zone-30. Afgezien van het feit dat het begrip «schoolomgeving» en nog meer het begrip «schooluren» uiterst rekbaar en dus juridisch vage begrippen zijn, bestaat thans reeds de mogelijkheid om aan te duiden dat men zich in de omgeving van een school bevindt. Het probleem is dat de schoolomgeving langs gemeentewegen meestal wel en langs gewestwegen meestal niet zijn aangepast. Het aanbrengen van zogenaamde «biflashes» (oplichtende flikkerlichten) is niet voldoende om de effectiviteit van het voorgestelde bord te verhogen. Het moet fysiek onmogelijk zijn sneller dan 30 kilometer per uur te rijden in een schoolomgeving, vooral als men weet dat slechts 30 % van de automobilisten gevolg geven aan een dergelijk bord. Wat

3° La limitation dans le temps à « avant et après les heures d'école » est étendue. Il n'est en effet pas mauvais que les automobilistes limitent leur vitesse aux abords d'une école également en dehors des heures d'école.

4° Le panneau se compose de l'association suivante :

- un panneau rectangulaire avec un fond blanc ;
- au-dessus, la mention « zone »
- au-dessous, le panneau de signalisation d'un danger A23 (le panneau classique qui avertit de la présence d'écoliers) ;
- au dessous, le panneau C43 avec la limitation à 30 km/h.

Il faut éviter de donner l'impression que la mesure est imposée d'en haut. C'est aux gestionnaires de la voirie qu'il appartient de décider de sa mise en place. Il est également judicieux de faire une distinction entre les abords des écoles situées le long d'une voie de circulation intense (où la limitation de 30 km/h n'est d'application que durant les périodes où les enfants arrivent à l'école et la quittent) et les abords des écoles situées dans des quartiers résidentiels où la limitation de vitesse peut s'appliquer en permanence.

Il ne s'agit en outre pas de faire en sorte que les automobilistes ne soient pas autorisés à dépasser 30 km/h, mais de faire en sorte qu'ils n'en aient pas la possibilité, ce qui signifie que, pour que la mesure ait les effets escomptés, il faudra obligatoirement procéder aux aménagements requis de l'infrastructure et verbaliser. Ce dernier aspect – l'aspect pénal - est un de ceux sur lesquels a déjà insisté le Plan en matière de sécurité routière qui a été élaboré en collaboration avec le ministre de la Justice.

III. — DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Jos Ansoms (CVP) maintient que l'introduction d'un nouveau signal n'est pas suffisante et plaide pour une généralisation de la zone 30. Abstraction faite du fait que la notion d'«abords des écoles» et, plus encore, celle d'«heures d'école» sont extrêmement extensibles et sont donc totalement imprécises sur le plan juridique, il est actuellement déjà possible d'indiquer que l'on se trouve aux abords d'une école. Le problème est que, généralement, les lieux sont aménagés, aux abords des écoles, le long des voiries communales, alors qu'ils ne le sont pas le long des voiries régionales. Le placement de «biflashes» (c'est-à-dire de feux clignotants) ne suffit pas pour accroître l'efficacité du signal proposé. Il doit être physiquement impossible de rouler à plus de 30 km/h aux abords des écoles, surtout quand on sait que 30 % seulement des automobilistes obtempèrent à un tel si-

de minister voorstelt, heeft geen enkele meerwaarde. Er bestaat immers reeds een instrumentarium om de snelheid in de schoolomgeving te verlagen tot 30 kilometer per uur, namelijk de authentieke zone-30 in de zin van het koninklijk besluit van 17 september 1988 (dat aan het bord zelf een herinrichting van de weg koppelt). Daarbij komt nog eens dat het nieuwe juridische instrument een achteruitgang in vergelijking met de authentieke zone-30 die de veiligheid – terecht – boven alles verwacht van de aangepaste infrastructuur. Ten slotte : al wat zij voorstelt is nu al mogelijk. Wat zal de wegbeheerders die tot dusver niets hebben ondernomen ertoe aanzetten toch iets te ondernemen om de schoolomgeving veiliger te maken ? De kans is groot dat zij naar het surrogaat van de minister gaan grijpen in plaats van naar een echte zone-30. En dat is met betrekking tot de concrete beveiliging zelfs een achteruitgang. Een bijkomend verkeersbord gaat de huidige verwarring, in de hand gewerkt, door de grote hoeveelheid aan verkeersborden, nog doen toenemen. Bovendien heeft men op een gewestweg, waar 90 kilometer per uur gereden mag worden, meer dan een halve kilometer nodig - driemaal 200 meter - om een voertuig van 90 naar 70, van 70 naar 50 en van 50 naar 30 kilometer per uur te doen vertragen.

De spreker dient daarop drie amendementen, *nrs. 1, 2 en 3* (Doc 50 1020/002) in. Het eerste neemt een opmerking van de Raad van State over, die in zijn advies ook naar de toepassingsbevoegdheid - met aanvullende reglementen - van de wegbeheerders heeft gewezen. Het tweede spoort de regering ertoe aan de administratieve invulling van een zone-30, geregeld bij koninklijk besluit van 17 september 1988, te versoepelen zodat de nadruk op de herinrichting van de weg kan komen te liggen. Het derde, ten slotte, preciseert het feit dat de wegbeheerders vrij blijven wat dan ook in het raam van deze wet te doen maar pleit wel voor subsidies aan de gemeentes die een inspanning doen, zoals de indienst van het oorspronkelijk voorstel in de Senaat, mevrouw Kathy Lindekens, die reeds had bepleit.

De heer Lode Vanoost (Agalev-Ecolo) onderstreept het feit dat de wetgever, zeker in een materie waar hij niet ten volle bevoegd is, de aanzet kan geven om iets te ondernemen zelfs indien hij terzake niets formeels kan opleggen.

De heer Ludo Van Campenhout (VLD) dient een amendement nr. 4 (Doc 50 1020/3) in teneinde de wegbeheerders ertoe te bewegen in de nodige infrastructuurwerken te voorzien nadat zij ertoe besloten hebben een schoolomgeving af te bakenen zonder er formeel - maar

gnal. La proposition du ministre n'apporte rien de neuf. Il existe en effet déjà des instruments permettant de limiter la vitesse à 30 km/h aux abords des écoles, à savoir la véritable zone 30 au sens de l'arrêté royal du 17 septembre 1988 (qui, outre le panneau, prévoit une réorganisation de la voirie). A cela s'ajoute que le nouvel instrument juridique constitue un pas en arrière par rapport à la véritable zone 30, qui mise – à juste titre – éventuellement sur une adaptation de l'infrastructure pour accroître la sécurité. Ce qu'il propose est déjà faisable à l'heure actuelle. Qu'est-ce qui va inciter les gestionnaires de la voirie qui n'ont rien fait jusqu'à présent à prendre quand même des initiatives afin de sécuriser les abords des écoles? Le risque est grand qu'ils optent pour le succédané du ministre plutôt que pour une véritable zone 30, ce qui serait un pas en arrière par rapport à la sécurisation concrète. Un signal supplémentaire ne fera qu'ajouter à la confusion déjà largement entretenue par la multiplicité des signaux routiers. En outre, sur une route régionale, sur laquelle on peut rouler à 90 km/h, il faut plus d'un demi-kilomètre, soit trois fois 200 m, pour ramener la vitesse d'un véhicule de 90 à 70 km/h, de 70 à 50 km/h ou de 50 à 30 km/h.

L'intervenant présente ensuite trois amendements (*n^{os} 1, 2 et 3*, DOC 50 1020/002). Le premier tend à tenir compte d'une observation du Conseil d'État, dont l'avis renvoie également à la compétence d'application des gestionnaires de la voirie (qui peuvent arrêter des règlements complémentaires). Le deuxième amendement incite le gouvernement à assouplir la procédure administrative relative à l'aménagement d'une zone 30, prévue par l'arrêté royal du 17 septembre 1988, afin que l'accent puisse être mis sur le réaménagement de la voirie. Le troisième précise enfin que les gestionnaires de la voirie décident librement de ce qu'ils entendent faire dans le cadre de cette loi, tout en recommandant que des subsides soient accordés aux communes qui font un effort en la matière, ainsi que le préconisait déjà la proposition de loi déposée au Sénat par Mme Kathy Lindekens.

M. Lode Vanoost (Agalev-Ecolo) fait observer que le législateur peut prévoir des incitants afin que certaines initiatives soient prises, *a fortiori* dans une matière qui ne relève pas pleinement de ses compétences et dans laquelle il ne peut imposer aucune obligation formelle.

M. Ludo Van Campenhout (VLD) présente un amendement (*n^o 4* – DOC 1020/3) tendant à demander au gouvernement d'insister auprès des gestionnaires de la voirie afin qu'ils prévoient également les travaux d'infrastructure nécessaires lorsqu'ils auront décidé de dé-

wel via een reglementair bord - een zone-30 van te maken.

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) stelt dat niet één maar meerdere maatregelen de verkeersveiligheid moeten verhogen. De herinrichting van de weg in de omgeving van scholen is aan de orde, maar behoort niet tot de bevoegdheid van de federale overheid. Eindelijk is het begrip «schoolomgeving» gedefinieerd. Zelfs indien niet iedereen zich strikt aan de snelheidsbeperking houdt, is het een belangrijke verbetering. Uiteraard zullen aanvullende maatregelen nodig zijn. Een sensibiliseringscampagne is ook noodzakelijk.

De heer Jean Depreter (PS) wijst erop dat de fysieke aanwezigheid van ouders of leerkrachten in een schoolomgeving ook fel bijdraagt tot een verhoogde veiligheid van schoolgaande kinderen. Het zou verkeerd zijn de hele discussie te herleiden tot een discussie over een verkeersbord en de bijbehorende infrastructuur.

De heer Daan Schalck (SP) stelt dat de voorwaarden om een zone-30 te creëren te streng zijn om overal op dezelfde efficiënte wijze te worden toegepast, maar is wel van oordeel dat waar het enigszins kan de wegbeheerder zich niet mag beperken tot het plaatsen van het door de minister uiteengezet geheel van verkeersborden, maar ook in infrastructuurwerken moet voorzien.

De heer André Smets (PSC), uw rapporteur, waarschuwt voor een vals gevoel van veiligheid, die de zwakke weggebruiker wel reglementair bijstaat maar niet kan verhinderen dat deze vaker het slachtoffer wordt van een verkeersongeval. De spreker breekt een lans voor de inrichting van een Dag van de Verkeersveiligheid, aangepast aan de verschillende leeftijdscategorieën.

De minister wijst erop dat zij geenszins de bedoeling heeft een bijkomend verkeersbord in het leven te roepen en de huidige verwarring inzake verkeersborden nog te doen toenemen. Zij is ook niet zo maar van plan de wegbeheerder zaken op te leggen die niet aangepast zijn aan de plaatselijke situatie, alleen stelt zij de wegbeheerder voor zijn verantwoordelijkheid. Het instellen van een zone-30 is een omslachtige zaak. Veel ongevallen gebeuren op de weg van en naar school. De enige bedoeling is de druk op de wegbeheerder te vergroten zonder hem ertoe te dwingen overal een zone-30 te creëren.

limiter des abords d'école sans en faire formellement – mais bien par un panneau réglementaire – une zone 30.

Mme Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) précise que ce n'est pas seulement une mesure mais plusieurs qui sont nécessaires pour accroître la sécurité routière. Le réaménagement de la voirie aux abords des écoles est nécessaire mais cela ne relève pas de la compétence de l'autorité fédérale. La notion d'« abords des écoles » est enfin définie. Même si tout le monde ne se tient pas strictement aux limitations de vitesse, il s'agit d'un progrès considérable. Il va de soi qu'il faudra prendre des mesures d'accompagnement et organiser une campagne de sensibilisation.

M. Jean Depreter (PS) fait observer que la présence physique des parents ou des enseignants aux abords des écoles contribue également de manière importante à accroître la sécurité des écoliers. Ce serait une erreur de réduire l'ensemble du débat à une question de signal routier et d'infrastructure y afférente.

M. Daan Schalck (SP) estime que les conditions à remplir pour pouvoir créer une zone 30 sont trop strictes pour être appliquées partout avec la même efficacité, mais que là où cela s'avère possible, le gestionnaire de la voirie ne peut se borner à placer tous les signaux routiers énumérés par la ministre mais doit également prévoir les travaux d'infrastructure.

Votre rapporteur, M. André Smets (PSC), met en garde contre un faux sentiment de sécurité, qui peut assister l'usager vulnérable sur le plan réglementaire, mais ne peut empêcher que celui-ci soit plus souvent victime d'un accident de circulation. L'intervenant plaide en faveur de l'organisation d'une Journée de la sécurité routière, adaptée aux différentes catégories d'âge.

La ministre souligne qu'elle n'a nullement l'intention de créer un nouveau signal routier et d'encore accroître la confusion actuelle en matière de signaux routiers. Elle n'a pas non plus l'intention d'imposer au gestionnaire de la voirie des mesures qui ne sont pas adaptées à la situation locale. Elle souhaite uniquement placer les gestionnaires de la voirie devant leurs responsabilités. L'aménagement d'une zone 30 est une vaste entreprise. Beaucoup d'accidents se produisent sur le chemin de l'école. On a uniquement l'intention de faire pression sur le gestionnaire de la voirie, sans l'obliger toutefois à créer partout une zone 30.

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Eerste tot derde consideransen

Deze consideransen wordt achtereenvolgens zonder verdere bespreking eenparig aangenomen.

Vierde considerans

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 9 tegen 5 stemmen.

De considerans wordt aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

Eerste aanbeveling

Amendement nr. 2 wordt verworpen met 9 tegen 5 stemmen.

Deze aanbeveling wordt ongewijzigd aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Tweede aanbeveling

Amendement nr. 3 wordt verworpen met 9 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 4 wordt aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

Deze aanbeveling wordt, aldus gewijzigd, aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

*
* *

Het voorstel van resolutie wordt, zoals gewijzigd, aangenomen met 9 stemmen en 5 onthoudingen.

De rapporteur,

De voorzitter,

André SMETS

Francis VAN DEN EYNDE

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Premier, deuxième et troisième considérants

Ces considérants sont successivement adoptés sans discussion, à l'unanimité.

Quatrième considérant

L'amendement n° 1 est rejeté par 9 voix contre 5.

Le considérant est adopté par 9 voix et 5 abstentions.

Première recommandation

L'amendement n° 2 est rejeté par 9 voix contre 5.

La recommandation est adoptée, sans modification, par 9 voix contre 5.

Deuxième recommandation

L'amendement n° 3 est rejeté par 9 voix contre 4 et une abstention.

L'amendement n° 4 est adopté par 9 voix et 5 abstentions.

La recommandation, ainsi modifiée, est adoptée par 9 voix et 5 abstentions.

*
* *

La proposition de résolution, telle qu'elle a été modifiée, est adoptée par 9 voix et 5 abstentions.

Le rapporteur,

Le président,

André SMETS

Francis VAN DEN EYNDE