

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1996-1997 (*)

16 DÉCEMBRE 1996

PROPOSITION DE LOI

**fixant les conditions d'aménagement
des zones dans lesquelles la vitesse
est limitée à 30 km à l'heure**

(Déposée par M. Hugo Van
Dienderen et consorts)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi vise à remplacer l'arrêté royal du 17 septembre 1988 fixant les conditions d'aménagement des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure (*Moniteur belge* du 25 octobre 1988) par des dispositions plus souples, et ce, en vue d'assurer rapidement et de manière concrète, la sécurité des habitants et la convivialité des zones résidentielles dans leur ensemble ainsi que la sécurité des usagers « vulnérables » qui y circulent.

Elle s'inspire d'un plaidoyer des associations des piétons et de la charte européenne du piéton, adoptée par le Parlement européen le 12 octobre 1988.

L'article 1^{er}, 2° et 3°, de l'arrêté royal précité interdit l'aménagement de zones 30 sur les voies publiques qui ne sont pas destinées principalement à une circulation locale.

Dans les zones à forte densité de population, les artères principales sont généralement bordées d'habitations, de magasins et autres édifices qui drainent un nombreux public et dont les occupants, les clients

(*) Troisième session de la 49^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1996-1997 (*)

16 DECEMBER 1996

WETSVOORSTEL

**tot bepaling van de vereisten voor
het inrichten van de zones met een
snelheidsbeperking van 30 km per uur**

(Ingediend door de heer Hugo Van
Dienderen c.s.)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel wil het koninklijk besluit van 17 september 1988 tot bepaling van de vereisten voor het inrichten van de zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur (*Belgisch Staatsblad* van 25 oktober 1988) vervangen door een soepelere regeling. Het doel is de concrete veiligheid van zachte weggebruikers en bewoners in en de (be)leefbaarheid van de gehele woon- en verblijfsomgeving op korte termijn te verzekeren.

Het is geïnspireerd op een pleidooi van de Voetgangersbeweging en op het Europees handvest van de voetganger, goedgekeurd door het Europees Parlement op 12 oktober 1988.

Krachtens artikel 1, 2° en 3° van het koninklijk besluit van 17 september 1988, wordt het toepassen van zone-30 uitgesloten op wegen die niet in hoofdzaak voor plaatsgebonden verkeer bestemd zijn.

In dichtbevolkte gebieden zijn langs de bedoelde hoofd(verkeers)straten meestal ook woningen, winkels en andere publiek aantrekkende gebouwen gevestigd, waarvan de bewoners en bezoekers evenveel

(*) Derde zitting van de 49^e zittingsperiode.

et les visiteurs sont également en droit d'exiger un environnement sûr et convivial.

Il s'agit souvent de rues à chaussée large ou élargie et à trafic intense, ce qui a rendu les traversées plus difficiles pour les piétons et détruit la cohésion primitive de l'ensemble. C'est pourquoi il est d'autant plus nécessaire de limiter radicalement la vitesse autorisée dans les rues principales des agglomérations, où la plupart des victimes et des blessés graves appartiennent au groupe des usagers « vulnérables ».

Les piétons et les cyclistes ne disposent pas en effet d'une armure en acier ni de pare-chocs, de zones déformables et de ceintures de sécurité et ne peuvent pas non plus se faire débosser. Selon l'Institut national de statistique, la circulation routière a fait dans notre pays, entre 1954 et 1990, 658 272 victimes, dont 185 163 tués ou blessés graves, parmi les piétons et les cyclistes, lesquels ne créent guère voire pas de danger. La plupart de ces victimes circulaient en agglomération.

Il paraît d'ailleurs absurde d'interdire l'aménagement de zones 30 dans les agglomérations, alors que l'on trouve normal que l'utilisation nerveuse et souvent injustifiée de l'automobile y provoque, aux heures de pointe, des ralentissements pouvant aller jusqu'à la congestion totale du trafic et que chacun sait qu'une vitesse de 30 km à l'heure permet non seulement d'accroître sensiblement la capacité routière mais aussi d'obtenir une circulation plus calme et, partant, plus fluide.

Depuis le 1^{er} janvier 1992, la vitesse en agglomération est limitée à 50 km à l'heure, ce qui est encore trop élevé dans les véritables zones résidentielles. Si un automobiliste circulant à 50 km à l'heure aperçoit une personne à 15 mètres, celle-ci (un enfant, une personne âgée) sera percutée à 47 km à l'heure. A 50 km à l'heure, le véhicule parcourt en effet environ 14 mètres pendant le temps de réaction de son conducteur et il lui faut encore 16 mètres pour s'arrêter à temps, les distances de réaction et de freinage étant alors de, respectivement 9 et 6 mètres.

On a calculé en Allemagne que sur dix piétons tués dans la circulation urbaine, sept seraient encore en vie si la vitesse avait été limitée à 30 km à l'heure au lieu de 50 (*Fußgängerschutzverein — Fuss e.V., Bundesgeschäftsstelle : Kirchstraße 4, 1000 Berlin 21*).

Le nombre peu élevé d'automobilistes qui respectent les limites de vitesse traduit l'échec de la politique de sécurité routière.

C'est là une raison sérieuse de mener enfin une politique efficace en matière de respect des normes, à l'instar par exemple des Etats-Unis. Dans ce pays, qui comptait en 1988, 733 voitures pour mille habitants, la vitesse en agglomération est limitée à 25 miles, soit environ 40 km à l'heure, sur les voies principales et à 15 miles, soit environ 24 km à

recht hebben op een veilige en (be)leefbare omgeving als wie dan ook.

Dikwijls zijn het straten met een (ver)brede rijbaan en druk autoverkeer, waardoor de overstekbaarheid bemoeilijkt, en de oorspronkelijke samenhang van de ruimere omgeving verstoord is geworden. Daarom is er juist in hoofd(verkeers)straten binnen de bebouwde kom nog meer nood aan een drastische beperking van de toegestane snelheid dan elders. In die straten vallen onder zachte weggebruikers het grootste aantal en de ergst verwonde slachtoffers.

Voetgangers en fietsers hebben namelijk geen stalen harnas, noch bumpers, kreukelzones of veiligheidsgordels en kunnen zich evenmin laten uitblutsen. Volgens het Nationaal Instituut voor Statistiek maakte het wegverkeer in ons land van 1954 tot 1990 onder de nauwelijks of geen risico opleverende voetgangers en fietsers 658 272 slachtoffers, van wie er 185 163 werden gedood en/of zwaar gewond. De meesten van die slachtoffers vielen in de bebouwde kom.

Trouwens, waarom zou zone-30 juist daar niet mogen, terwijl het nerveuse maar veelal niet eens noodzakelijk autogebruik er — zonder bezwaar — op piekuren aanzienlijk trager, tot stapvoets en stilstaand verkeer mag veroorzaken. Hoewel toch algemeen bekend is dat met een snelheid van circa 30 km/u. niet alleen een hoge wegcapaciteit wordt bereikt, maar ook een rustige en dus vlotte verkeersafwikkeling.

Vanaf 1 januari 1992 is een snelheidsbeperking van 50 km per uur in de bebouwde kom ingevoerd. In echte woonzones is dat nog te snel. Als een automobilist iemand bemerkt op 15 m afstand en 50 km per uur rijdt, dan wordt die persoon (een kind, een bejaarde) aangereden met een snelheid van 47 km per uur. Tegen 50 km per uur is de reactieweg circa 14 m en de remweg circa 16 m. Als de automobilist 30 km per uur had gereden, zou hij stilstaan vóór het kind of de bejaarde. Hij heeft dan maar 9 m reactieweg en 6 m remweg nodig.

In Duitsland werd berekend dat 7 van de 10 in het stadsverkeer gedode voetgangers nog zouden leven als aanvankelijk geen snelheidslimiet van 50 maar van 30 km per uur ingevoerd zou zijn geweest (*Fußgängerschutzverein — Fuss e.V., Bundesgeschäftsstelle : Kirchstraße 4, 1000 Berlin 21*).

Het feit dat maar weinig automobilisten zich aan de opgelegde snelheidsbeperkingen houden duidt op een falend veiligheidsbeleid.

Het is een ernstige reden om terzake eindelijk een doeltreffend handhavingsbeleid te voeren, zoals bijvoorbeeld in de Verenigde Staten. In dat land met zijn 733 auto's per 1000 inwoners (in 1988) geldt op hoofdwegen binnen de bebouwde kom een snelheidsbeperking van 25 mijl of circa 40 km/u en van 15 mijl of circa 24 km/u in zijstraten, zonder snelheidsrem-

l'heure, dans les rues latérales, sans infrastructure destinée à réduire la vitesse. En général, les Américains respectent scrupuleusement ces limitations.

Il ne fait aucun doute que des ralentisseurs de trafic invitent ou obligent à adopter une conduite plus sûre, encore que certains sportifs y voient parfois un défi. Si la configuration et la qualité de l'espace (l'ensemble formé par l'habitat et la circulation) l'exigent, un dispositif destiné à réduire la vitesse est certainement recommandable.

L'obligation d'installer un tel dispositif conformément aux dispositions de l'article 2 de l'arrêté royal du 17 septembre 1988 constituerait toutefois un obstacle important à l'instauration d'une limitation de vitesse à 30 km à l'heure dans les zones résidentielles, qui est pourtant urgente. Nombre d'administrations communales ou de leurs conseillers trouvent ou trouveront dans le manque de moyens budgétaires une raison ou un prétexte à l'inertie. Dans le meilleur des cas, les zones 30 seront limitées à quelques rues tranquilles où la circulation ne présente guère de dangers.

Dans d'autres pays (Pays-Bas, Allemagne, Danemark, France, Suisse), les zones 30 ont fait l'objet d'essais et de démonstrations dès les années 1983-1985. Depuis lors, des milliers de projets « zone 30 » ont permis d'y acquérir une expérience considérable. C'est ainsi que, fin 1989, Hambourg comptait déjà 665 zones 30, couvrant au total près d'un tiers de la voirie urbaine. A quelques exceptions près, ces zones n'ont pas été équipées de dispositifs destinés à réduire la vitesse. En revanche, la population a été informée au préalable, de manière détaillée, sur le pourquoi et le comment de l'opération. Il ressort d'une enquête effectuée au préalable et *a posteriori*, portant sur 569 zones, que si la vitesse moyenne des voitures (non gênées par d'autres véhicules) n'a été ramenée qu'à 38,2 km à l'heure, le nombre de victimes n'en a pas moins diminué de 18 %, le nombre de tués et de blessés graves de 29 % et le nombre de blessés légers de 16 %. Une analyse plus approfondie montre en outre que le nombre d'accidents ayant causé des dommages corporels a diminué plus fortement que la vitesse; que les vitesses ont diminué beaucoup plus sensiblement aux carrefours (– 17 km à l'heure) que sur les tronçons rectilignes entre les carrefours (– 9 km à l'heure) et que le rétablissement de la priorité de droite — par la suppression des régimes de priorité (signaux B9 et B15, feux de signalisation et sens uniques) — a largement contribué à limiter la vitesse (*5 Jahre Erfahrungen mit Tempo-30-Zonen in Hamburg, Untersuchung der Arbeitsgruppe Unabhängiger Stadt-U. Verkehrsplaner (ARGUS) im Auftrag der Baubehörde Hamburg, 84 p., Tiefbauamt — Gesamtverkehrsplanung — Postfach 300580, 2000 Hamburg 36*).

mende infrastructure. Over het algemeen houden de Amerikanen zich daar nauwgezet aan.

Zonder twijfel kunnen snelheidsremmende inrichtingen uitnodigen of noodzaken tot veilig rijgedrag, ofschoon sommige sportievelingen er wel eens een uitdaging in zien. Als de gestalte en de kwaliteit van de ruimte (het geheel van woon- en verkeersomgeving) vooropstaat, is een snelheidsmatigende aanleg zeker aan te bevelen.

De verplichting tot die aanleg, overeenkomstig artikel 2 van het koninklijk besluit van 17 september 1988, remt echter in sterke mate de voortgang van de nochtans dringend nodige beperking van de snelheid tot maximum 30 km/u in de woon- en verblijfsomgeving. Gebrek aan budgettaire mogelijkheden is en zal voor vele gemeentebesturen of hun raadgevers een reden of voorwendsel zijn om alles bij het oude te laten. In het beste geval zal de invoering van zone-30 beperkt blijven tot enkele rustige straatjes waar nauwelijks verkeersgevaar dreigt.

In andere landen (Nederland, Duitsland, Denemarken, Frankrijk, Zwitserland) is men omstreeks 1983-1985 met zone-30 — proef- en demonstratieprojecten gestart. Inmiddels is daar ervaring verworven uit duizenden zone-30-projecten. Zo telde bijvoorbeeld Hamburg eind 1989 al 665 « Tempo-30 »-zones die gezamenlijk circa 1/3 van het stedelijk stratenet omvatten. Op slechts enkele uitzonderingen na werden deze zones ingericht *zonder* snelheidsremmende voorzieningen. Wel werd de bevolking vooraf uitvoerig geïnformeerd over het hoe en waarom. Uit onderzoek voor en na, waarbij 569 zones betrokken waren, werd vastgesteld dat de gemiddelde snelheid van (niet door ander verkeer gehinderde) personenauto's slechts tot 38,2 km per uur werd gereduceerd, maar het aantal slachtoffers niettemin met 18 %, het aantal doden en zwaargewonden met 29 % en het aantal licht gewonden met 16 % was teruggelopen. Nader onderzoek wees bovendien uit dat het aantal ongevallen met slachtoffers in hogere mate was teruggelopen dan de gereden snelheid; de snelheden op kruispunten opvallend sterker waren gedaald (– 17 km/u.) dan op de rechte trajecten tussen de kruispunten (– 9 km/u.) en dat de herinvoering van de « voorrang van rechts » — door het opheffen van voorrangsregelingen (verkeersborden B9 en B15, verkeerslichten en eenrichtingsverkeer) — een belangrijke bijdrage leverde tot het beperken van de snelheid (*5 Jahre Erfahrungen mit Tempo-30-Zonen in Hamburg, Untersuchung der Arbeitsgruppe Unabhängiger Stadt-U. Verkehrsplaner (ARGUS) im Auftrag der Baubehörde Hamburg, 84 blz., Tiefbauamt — Gesamtverkehrsplanung — Postfach 300580, 2000 Hamburg 36*).

H. VAN DIENDEREN
Ph. DALLONS
M. SCHUTTRINGER

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

Les zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure conformément à l'article 22^{quater} de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière peuvent être aménagées :

1° dans toutes les rues, y compris les rues principales, des ensembles urbains ou ruraux cohérents, à forte densité de population, où un grand nombre de déplacements se font à pied, à bicyclette ou au moyen des transports en commun;

2° dans toutes les rues et voies des agglomérations où le domaine public a ou devrait également avoir une importante vocation d'habitat.

Art. 3

Les chaussées situées dans les limites d'une zone 30 peuvent être rétrécies et/ou pourvues de dispositifs destinés à réduire la vitesse, pour autant que ces derniers :

1° ne créent pas de danger pour les véhicules circulant à la vitesse autorisée;

2° ne gênent pas ou seulement dans une faible mesure le passage des véhicules des transports en commun (trams et bus) et des services de secours indispensables (ambulances, véhicules des services d'incendie et de police);

3° soient suffisamment visibles de nuit comme de jour.

Art. 4

L'arrêté royal du 17 septembre 1988 fixant les conditions d'aménagement des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure ainsi que le dernier alinéa de l'article 22^{quater} de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière sont abrogés.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

De zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur als bedoeld in artikel 22^{quater} van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer mogen ingericht worden :

1° in alle straten, inclusief hoofdstraten, van het gehele aaneengesloten dichtbevolkte gebied van steden en dorpen, waar een groot aantal verplaatsingen te voet, per fiets of met het openbaar vervoer worden afgelegd;

2° in alle straten en wegen van de bebouwde kom waar het openbaar domein tegelijk een belangrijke woon- en verblijfsbestemming heeft of hoort te krijgen.

Art. 3

De rijwegen gelegen binnen de afbakening van een zone-30 mogen worden vernauwd en/of van snelheidsremmende inrichtingen voorzien, mits voornoemde inrichtingen :

1° geen gevaar opleveren voor voertuigen die aan de toegestane snelheid rijden;

2° de doorstroming van het openbaar vervoer (tram en bus) en van het noodzakelijk dienst- en hulpverlenend vervoer (ambulances, brandweer- en politievoertuigen) niet of slechts in beperkte mate hinderen;

3° zowel 's nachts als overdag voldoende zichtbaar zijn.

Art. 4

Het koninklijk besluit van 17 september 1988 tot bepaling van de vereisten voor het inrichten van de zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur alsmede het laatste lid van artikel 22^{quater} van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer worden opgeheven.

Art. 5

Le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions, est chargé de l'exécution de la présente loi.

5 décembre 1996.

Art. 5

De minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort is belast met de uitvoering van deze wet.

5 december 1996.

H. VAN DIENDEREN

Ph. DALLONS

M. SCHUTTRINGER