

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2006-2007

21 NOVEMBRE 2006

Proposition de résolution relative à la mise en place d'un marquage routier approprié aux abords des écoles

(Déposée par Mme Nele Lijnen)

DÉVELOPPEMENTS

Depuis le 1^{er} septembre 2005, les abords de chaque école sont délimités en zone 30. Au total, notre pays compte 4 326 abords d'école où la vitesse est limitée à 30 km/h. Parmi ceux-ci, 3 644 sont situés le long de voiries communales, 59 le long de voiries provinciales et 623 le long de voiries régionales.

Plus d'un an après l'entrée en vigueur de la mesure instaurant les zones 30, force est de constater qu'à certains endroits, cette mesure linéaire a été instaurée sans le moindre soutien au niveau de l'infrastructure.

Lorsque le paysage routier n'est pas assez adapté, un conducteur risque toujours de ne pas se rendre compte — ou alors trop tard — qu'il approche d'une zone 30 ou qu'il la traverse. C'est surtout aux abords des écoles situées le long de voies de transit qu'une limitation permanente de la vitesse à 30 km/h implique un risque accru pour les enfants sur le chemin de l'école.

Une limitation de la vitesse à 30 km/h sur un axe de passage requiert des instruments adaptés : d'une part, une utilisation maximale des panneaux de signalisation électroniques variables « 30 km/h » et, d'autre part, l'adaptation du paysage routier par des infrastructures destinées à attirer davantage l'attention du conducteur sur la limitation de vitesse distincte en vigueur aux abords des écoles.

En 2006, la Région flamande a déjà consenti de nombreux efforts afin d'équiper graduellement de panneaux dynamiques les abords des écoles situées le long de voiries régionales.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2006-2007

21 NOVEMBER 2006

Voorstel van resolutie tot invoering van een aangepaste wegmarkering in schoolomgevingen

(Ingediend door mevrouw Nele Lijnen)

TOELICHTING

Sinds 1 september 2005 is iedere schoolomgeving als zone 30 afgebakend. In totaal zijn er in ons land 4 326 schoolomgevingen waar sedertdien een snelheidslimiet van 30 km/u geldt. Daarvan zijn er 3 644 gelegen langs gemeentewegen, 59 langs provinciewegen en 623 langs gewestwegen.

Meer dan een jaar na de inwerkingtreding kan men vaststellen dat deze lineaire maatregel op bepaalde plaatsen zonder ook maar de minste infrastructurele ondersteuning doorgevoerd is.

Wanneer het wegbeeld onvoldoende aangepast wordt, blijft de kans bestaan dat een chauffeur niet of te laat beseft dat hij een zone 30 nadert of erdoor rijdt. Vooral bij schoolomgevingen langs wegen met een doorstromingsfunctie, houdt een permanente maximumsnelheid van 30 km/u een verhoogd risico in voor de schoolgaande kinderen.

Een snelheidsbeperking tot 30 km/u op een doorstromingsas vergt een aangepast instrumentarium : enerzijds het maximaal gebruikmaken van variabele elektronisch gestuurde 30 km/u-verkeersborden, anderzijds het aanpassen van het wegbeeld via infrastructurele ingrepen om de bestuurder alerter te maken voor de afwijkende snelheidslimiet binnen een schoolomgeving.

In 2006 heeft het Vlaams Gewest reeds heel wat inspanningen geleverd om de schoolomgevingen langs gewestwegen gradueel uit te rusten met dynamische borden.

Il est cependant à déplorer que beaucoup moins d'attention ait été consacrée à l'adaptation du paysage routier par le biais d'interventions sur le plan de l'infrastructure.

Pourtant, presque tous les spécialistes de la circulation routière s'accordent à dire que l'on peut difficilement faire respecter la limitation de vitesse dans une zone 30 en se contentant de placer un panneau et de procéder à des contrôles routiers.

Les informations selon lesquelles on appliquerait une politique de tolérance en dehors des heures scolaires créent une confusion dans l'esprit de nombreux usagers de la route, qui ne tiennent dès lors pas compte, consciemment ou non, de la limitation de vitesse. En l'absence d'adaptations sur le plan de l'infrastructure, le danger est réel que les conducteurs ne soient plus conscients du fait qu'ils circulent dans une zone 30. Tout cela risque de compromettre le soutien dont bénéficie le régime des zones 30 aux abords des écoles.

L'adaptation du paysage routier vise à attirer l'attention du conducteur sur la spécificité de la situation routière. Lorsque nous parlons d'interventions sur le plan de l'infrastructure, nous songeons surtout aux ralentisseurs ou aux rétrécissements, mais, bien souvent, un marquage routier spécial peut déjà s'avérer suffisant.

La nécessité d'une meilleure signalisation des zones 30 ressort également des acquittements prononcés pour des excès de vitesse par quelques tribunaux de police, qui ont motivé leur décision en invoquant la visibilité insuffisante ou la trop petite taille des panneaux placés en début de zone 30. Ces panneaux de signalisation doivent mesurer au moins 60 sur 90 cm. Trop souvent, ils ne mesurent que 40 sur 60 cm.

La présente proposition de résolution vise à étendre les instruments mis à la disposition du gestionnaire de voirie dans le code de la route en prévoyant un marquage routier spécifique aux abords des écoles. Concrètement, nous proposons de peindre en vert (fluorescent) les marques longitudinales indiquant le bord de la chaussée aux abords des écoles.

Ces marques vertes au sol contraignent donc en quelque sorte le conducteur à accorder plus d'attention aux situations de circulation critiques. Cette mesure permet de réduire le risque de ne pas s'apercevoir ou de constater trop tard que l'on aborde ou traverse une zone 30.

Aux Pays-Bas, les couleurs et marquages au sol sont déjà utilisés pour informer clairement les usagers des limites de vitesse à respecter.

Ten onrechte ging echter heel wat minder aandacht naar de aanpassing van het wegbeeld via infrastructuurele ingrepen.

Vrijwel alle verkeersdeskundigen zijn het er nochtans over eens dat je een zone 30 moeilijk kan afdwingen louter op basis van de plaatsing van een bord en verkeerscontroles.

Vele weggebruikers worden in de war gebracht door berichten van een gedoogbeleid buiten de schooluren en negeren, al dan niet bewust, de snelheidsbeperking. Zonder infrastructuurele bijsturingen is het gevaar reëel dat mensen er zich niet meer van bewust zijn dat zij in een zone 30 rijden. Het kan ervoor zorgen dat het draagvlak voor zone 30 in schoolomgevingen zal verdwijnen.

De aanpassing van het wegbeeld maakt de bestuurder alerter voor deze afwijkende verkeerssituatie. Onder infrastructuurele ingrepen verstaan we vooral drempels of versmallingen, maar dikwijls kan een speciale wegmarkering reeds voldoende zijn.

Dat een betere aanduiding van de zone 30 nodig is, blijkt ook uit de vrijspraken inzake snelheidsovertredingen door enkele politierechtbanken. Die vrijspraken kwamen er wegens te kleine of niet voldoende zichtbare borden aan het begin van een zone 30. Dergelijke verkeersborden moeten minstens 60 op 90 cm zijn, maar al te vaak wordt gebruik gemaakt van het kleinere formaat, namelijk 40 op 60 cm.

Deze resolutie wil het instrumentarium van de wegbeheerder via de wegcode uitbreiden met een aangepaste wegmarkering in schoolomgevingen. Concreet wordt voorgesteld de overlangse markeringen, welke de rand van de rijbaan aanduiden binnen de schoolomgeving, in (fluorescerend) groen te schilderen.

De wegmarkering in groene kleur verplicht de bestuurder dan als het ware extra aandacht te schenken aan de kritische verkeerssituatie. Dit verkleint de kans dat een chauffeur niet of te laat beseft dat hij een zone 30 nadert of erdoor rijdt.

Nederland maakt reeds gebruik van kleuren en wegbelijningen om de weggebruiker duidelijk te maken aan welke snelheid hij zich dient te houden.

Pour plus de précision, nous reproduisons ci-après un exemple issu du système néerlandais :

Ter verduidelijking een voorbeeld van het in Nederland gehanteerde systeem :



Aspect	Signification
Lignes extérieures continues	Vitesse maximum = 100 km/h
Lignes intérieures continues	Interdiction de dépasser
Marquage vert au centre	Droit de circuler à 100 km/h

Uiterlijk	Betekenis
Doorgetrokken kantstrepen	Maximum snelheid = 100 km/u
Doorgetrokken middenstrepen	Inhalen = verboden
Groene vulling in het midden	Benadrukt dat hier 100 km/u mag



Aspect	Signification
Lignes extérieures continues	Vitesse maximum = 100 km/h
Lignes intérieures discontinues	Dépassement autorisé lorsqu'il n'y a pas de danger
Marquage vert au centre	Droit de circuler à 100 km/h

Uiterlijk	Betekenis
Doorgetrokken kantstrepen	Maximum snelheid = 100 km/u
Onderbroken middenstrepen	Inhalen = toegestaan in veilige situaties
Groene vulling in het midden	Benadrukt dat hier 100 km/u mag

Nous tenons à préciser que la présente résolution vise uniquement à colorer les marquages extérieurs et non ceux situés au milieu de la chaussée.

Ter verduidelijking : deze resolutie beoogt de overlangse wegmarkeringen en niet de belijning in het midden van het wegdek in kleur te laten verven.

Nele LIJNEN.

*
* *

*
* *

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Le Sénat,

A. considérant que, depuis le 1^{er} septembre 2005, les abords de toutes les écoles doivent être délimités en tant que zone 30;

B. considérant qu'à certains endroits, cette mesure linéaire a été mise en œuvre sans le moindre soutien en termes d'infrastructure;

C. considérant que tous les experts en matière de sécurité routière s'accordent à dire que le respect d'une zone 30 peut difficilement être imposé au seul moyen de panneaux de signalisation et de contrôles de vitesse;

D. considérant que, sans aménagement de l'infrastructure, la population risque de ne plus percevoir, dans certains cas, la pertinence des zones 30 aux abords des écoles;

E. considérant que l'adaptation du paysage routier au moyen de marquages spéciaux au sol attire l'attention du conducteur sur les règles de circulation spécifiques en vigueur aux abords des écoles;

F. vu les acquittements du chef d'excès de vitesse prononcés récemment par des tribunaux de police en raison de la trop petite taille des signaux en zone 30 (40 cm sur 60 cm au lieu de 60 cm sur 90 cm);

G. considérant que l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) préconise des contrôles, une signalisation, une information et des travaux d'aménagement aux abords des écoles;

Demande au gouvernement :

de compléter l'article 75.1 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 par un point 3^o, libellé comme suit :

« 3^o. Une ligne continue de couleur verte peut être tracée sur le bord réel de la chaussée, la bordure d'un trottoir ou d'un accotement en saillie pour rendre plus apparents les abords des écoles, délimités par les signaux F4a et F4b. »

9 novembre 2006.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Senaat,

A. Overwegende dat sinds 1 september 2005 iedere schoolomgeving als zone 30 afgebakend moet zijn;

B. Overwegende dat deze lineaire maatregel op bepaalde plaatsen zonder ook maar de minste infrastructurele ondersteuning ingevoerd werd;

C. Overwegende dat alle verkeersdeskundigen het erover eens zijn dat een zone 30 moeilijk kan afgedwongen worden louter op basis van de plaatsing van een verkeersbord en verkeerscontroles;

D. Overwegende dat zonder infrastructurele bijstellingen het gevaar reëel is dat op sommige plaatsen het draagvlak voor zone 30 in schoolomgevingen zal verdwijnen;

E. Overwegende dat de aanpassing van het wegbeeld via speciale wegmarkeringen de bestuurder alerter maakt voor deze afwijkende verkeerssituatie in schoolomgevingen;

F. Gelet op de recente uitspraken door politierechtbanken inzake snelheidsovertredingen wegens te kleine borden in de zone 30 (40 op 60 cm in plaats van 60 op 90 cm);

G. Overwegende dat het BIVV pleit voor controles, signalisatie, voorlichting en aanpassingswerken rond de scholen;

Vraagt de regering :

Artikel 75.1 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, aan te vullen als volgt :

« 3^o. Een groene doorlopende streep mag op de werkelijke rand van de rijbaan, op een trottoirband of op de boordsteen van een verhoogde berm aangebracht worden om de schoolomgeving, afgebakend door de verkeersborden F4a en F4b, beter zichtbaar te maken. »

9 november 2006.

Nele LIJNEN.