

BELGISCHE SENAAAT

 ZITTING 2018-2019

 10 DECEMBER 2018

Voorstel van resolutie betreffende de invoering van een zone 30 en de verbetering van de verkeersveiligheid rond alle kinderopvangcentra, en niet alleen rond scholen

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
TRANSVERSALE AANGELEGENHEDEN –
GEWESTBEVOEGDHEDEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **GAHOUCHI**

SÉNAT DE BELGIQUE

 SESSION DE 2018-2019

 10 DÉCEMBRE 2018

Proposition de résolution relative à l'instauration de zones 30 et à l'amélioration de la sécurité routière autour de tous les établissements d'accueil d'enfants, au-delà des seuls établissements scolaire

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES MATIÈRES TRANSVERSALES –
COMPÉTENCES RÉGIONALES
PAR
MME **GAHOUCHI**

Samenstelling van de commissie / Composition de la commission :
voorzitter / président : De heer / M. Steven Vanackere.

Leden / Membres

N-VA : Andries Gryffroy, Lieve Maes, Wilfried Vandaele, Jan Van Esbroeck,
PS : Latifa Gahouchi, Anne Lambelin, Christophe Lacroix, Olga Zrihen,
MR : Gilles Mouyard, Alain Destexhe, Yves Evrard,
CD&V : Karin Brouwers, Steven Vanackere, Johan Verstreken,
Ecolo-Groen : Philippe Henry, Annemie Maes,
Open Vld : Lionel Bajart, Lode Vereeck,
sp.a : Bart Van Malderen,
cdH : Christophe Bastin, François Desquesnes.

 Zie :

Stukken van de Senaat :
6-419 – 2017/2018 :

Nr. 1 : Voorstel van resolutie van mevrouw Barzin, de heren Mouyard en Destexhe, mevrouw Brouwers en de heer Vanackere

 Voir :

Documents du Sénat :
6-419 – 2017/2018 :

N° 1 : Proposition de résolution de Mme Barzin, MM. Mouyard et Destexhe, Mme Brouwers et M. Vanackere

Inleiding

De commissie heeft dit voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van 12 november en 10 december 2018.

Inleidende uiteenzetting door mevrouw Barzin

Op 1 november 1988 kregen de zones waar de snelheid van voertuigen beperkt is tot 30 km/u (« zone 30 ») een volwaardig wettelijk statuut. Zo werden de 30km-zones geleidelijk aan sterk uitgebreid in vele steden en gemeenten van het land. Vandaag zijn milieuoverwegingen een doorslaggevende factor in de grootschalige aanleg van 30km-zones, maar het oorspronkelijke en belangrijkste doel blijft de verbetering van de verkeersveiligheid in sommige zones.

Dat is trouwens de reden waarom beslist werd om naast een specifieke bewegwijzering, ook ingrepen in de infrastructuur verplicht te maken in deze zones. Concreet moet het begin van de zone in de ruimtelijke ordening herkenbaar zijn aan de inrichting of een aanpassing van de plaats.

In vele gevallen tonen statistieken aan dat de invoering van een zone 30 (met aanpassingen aan de openbare weg) het aantal ongevallen sterk doet verminderen en de verkeersveiligheid doet toenemen.

Een geval apart is de omgeving van scholen. Hiervoor bepaalt een ministeriële omzendbrief van 14 mei 2002 betreffende de toepassing van de maximum snelheidsbeperking van 30 km per uur in de schoolomgeving de verplichtingen voor de wegbeheerders met betrekking tot het aanleggen van specifieke 30 km-zones van het type « schoolomgeving ». Wegbeheerders kunnen eventueel ook een variabele bewegwijzering installeren. De statistieken ter zake tonen aan dat de 30km-zones in schoolomgevingen doeltreffend zijn.

In een rapport van 2015 merkt het Vias Institute op dat van alle ongevallen met kinderen op weg naar school slechts 5 % plaatsvond binnen de zone 30 van het type « schoolomgeving ». Bovendien geldt er een afstand van 300 meter tussen de school en het einde van de zone 30.

Sinds de zesde Staatshervorming is een deel van de Wegcode overgeheveld naar de Gewesten, waaronder het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare weg en de regelgeving betreffende het plaatsen van wegwijzers.

Introduction

La commission a examiné la proposition de résolution qui fait l'objet du présent rapport au cours de ses réunions des 12 novembre et 10 décembre 2018.

Exposé introductif de Mme Barzin

Le 1^{er} novembre 1988, le législateur donnait aux zones où la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h (« zones 30 ») un véritable statut juridique. Au fur et à mesure, l'instauration des zones 30 s'est largement développée dans beaucoup de villes et communes du pays. Si, aujourd'hui, la protection de l'environnement est devenue une raison à part entière dans la mise en place de « zones 30 » à grande échelle, leur objectif premier était et reste bel et bien d'accroître la sécurité routière dans certaines zones.

C'est d'ailleurs pour cela qu'en complément des signalétiques spécifiques, il a été décidé de rendre obligatoires les modifications d'infrastructure dans ces zones. Concrètement, en termes d'aménagements, l'entrée de la zone doit être reconnaissable par la disposition des lieux ou par un aménagement.

Dans de nombreux cas pratiques, les statistiques ont montré que l'instauration de zones 30 (avec aménagement de la voirie) diminue fortement le nombre d'accidents et augmente la sécurité routière.

Un cas particulier concerne les alentours d'établissements scolaires. Pour ceux-ci, une circulaire ministérielle du 14 mai 2002 relative à l'application de la vitesse maximale de 30 km/heure aux abords des écoles précise les obligations pour les gestionnaires de voiries en ce qui concerne l'instauration de zones 30 spécifiques, appelées « abords d'école ». Les gestionnaires peuvent éventuellement mettre en oeuvre une signalisation variable. Les statistiques en la matière tendent à prouver l'efficacité des zones 30 aux abords des écoles.

Dans un rapport de 2015, l'Institut Vias note que seuls 5 % des enfants accidentés sur leur trajet vers l'école l'ont été dans la zone 30 « abords d'école ». De plus, il y a une distance de 300 mètres entre l'école et la fin de la zone 30.

Depuis la sixième réforme de l'État, une partie du Code de la route a été transférée aux Régions, en ce compris la détermination des limites de vitesse sur la voie publique et la réglementation en matière de placement de la signalisation routière.

De 30km-zones van het type « schoolomgeving » zouden eveneens moeten gelden voor instellingen die dagelijks jonge kinderen opvangen, zoals kindercrèches of instellingen voor de opvang van gehandicapte kinderen.

Het voorstel van resolutie strekt er meer bepaald toe :

– het Vias Institute de opdracht te geven een studie uit te voeren over de veiligheid op weg naar school en naar instellingen zoals crèches, opvangvoorzieningen voor kinderen met een handicap of gespecialiseerde instellingen en de veiligheid rond scholen in een « zone 30 » te vergelijken met die rond andere instellingen waar een dergelijke zone niet werd aangelegd ;

– de mogelijke wijzigingen van de gewestelijke regelgeving te evalueren teneinde innoverende oplossingen te ontwikkelen in het kader van zone 30 van het type « schoolomgeving » ;

– na te gaan of het wenselijk en haalbaar is om de zone 30 van het type « schoolomgeving » uit te breiden en te voorzien in aangepaste infrastructuur rond onderwijsinstellingen of specifieke opvangvoorzieningen zoals crèches, voorzieningen voor de opvang van kinderen met een handicap of gespecialiseerde instellingen.

Algemene bespreking

De heer Gryffroy stelt vooreerst dat de veiligheid van kinderen een belangrijk onderwerp is, maar het is wel een puur gewestelijke aangelegenheid en hoort bijgevolg niet thuis in de Senaat. Daarom is hij van oordeel dat het voorstel van resolutie niet kan aanvaard worden omwille van de vormelijke aspecten, uiteraard niet omwille van de inhoud.

Mevrouw Gahouchi is van oordeel dat de tekst van het voorstel van resolutie consensueel van aard is, maar dat het nuttig zou zijn te wachten op een eventuele nieuwe studie over de situatie door het Vias Institute alvorens te stemmen over de tekst van het voorstel van resolutie. Spreekster wijst erop dat er in Charleroi speelstraten rond scholen zijn. Net buiten de speelstraten zijn 30 km-zones aangelegd. Dit systeem werkt zeer goed en heeft de verkeersveiligheid en de kwaliteit van het milieu verbeterd.

De heer Henry vindt het niet vanzelfsprekend dat er een consensus over deze tekst bestaat. Er moet ook aandacht worden besteed aan het collectief vervoer van

Les zones 30 « abords d'école » devraient également être applicables aux établissements qui accueillent quotidiennement de jeunes enfants, comme les crèches, ou aux établissements d'accueil d'enfants en situation de handicap.

La proposition résolution vise plus spécialement à :

– commander une nouvelle étude à l'Institut Vias sur la sécurité des enfants tant sur leur trajet vers l'école que vers des établissements tels que les crèches, les établissements d'accueil d'enfants en situation de handicap ou les instituts spécialisés, et de comparer la sécurité autour des écoles bénéficiant d'aménagements « zone 30 » et des autres établissements où une telle zone n'est pas aménagée ;

– évaluer les modifications à apporter aux législations régionales pour développer des solutions innovantes dans le cadre des zones 30 « abords d'école » ;

– examiner si une extension d'une zone 30 « abords d'école » et le déploiement d'infrastructures adaptées autour des établissements à vocation éducative ou d'accompagnement spécifique tels que les crèches, les établissements d'accueil d'enfants en situation de handicap ou les instituts spécialisés sont souhaitables et réalisables.

Discussion générale

M. Gryffroy souligne tout d'abord que la sécurité des enfants est certes un sujet important, mais qu'elle est une matière purement régionale qui n'a donc pas sa place au Sénat. C'est pourquoi il estime que la proposition de résolution ne peut être acceptée, pour des raisons purement formelles, et non, évidemment, pour des raisons liées au contenu.

Mme Gahouchi estime que le texte de la proposition de résolution revêt un caractère consensuel mais qu'il serait utile d'attendre une éventuelle nouvelle étude de la situation par l'Institut Vias pour voter le texte de la proposition de résolution. L'oratrice signale qu'à Charleroi, il existe des rues réservées au jeu aux abords des écoles. Juste en dehors des rues du jeu, des zones 30 ont été installées. Ce système fonctionne très bien et a amélioré la sécurité routière et l'état de l'environnement.

M. Henry estime qu'il n'est pas évident qu'il y ait un consensus sur ce texte. Le rôle du transport collectif des enfants (à pied ou à bicyclette) non accompagné par

kinderen (te voet of met de fiets) zonder begeleiding van de ouders. Daarnaast moet er een mobiliteitsplan in de omgeving van scholen worden ontwikkeld, waarbij de zone 30 slechts een van de mogelijke aspecten is.

Bespreking van de considerans en het dispositief

Er worden geen verdere opmerkingen gemaakt.

Stemmingen

De punten A tot G van de considerans worden aangenomen met 10 tegen 2 stemmen.

De punten I.1. en II. 1 tot 5 van het dispositief worden met dezelfde stemmenverhouding aangenomen

Het voorstel van resolutie wordt ongewijzigd aangenomen met 10 tegen 2 stemmen.

Vertrouwen werd geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De rapporteur,

Latifa GAHOUCI.

De voorzitter,

Steven VANACKERE.

*
* *

Tekst aangenomen door de commissie

De tekst aangenomen door de commissie is dezelfde als de tekst van het voorstel van resolutie (zie stuk Senaat, nr. 6-419/1).

les parents devrait être mis en exergue. En outre, il faut prévoir un plan de mobilité aux abords de l'école dont la zone 30 n'est qu'un élément parmi d'autres.

Discussion des considérants et du dispositif

Aucune observation n'est formulée à cet égard.

Votes

Les points A à G des considérants sont adoptés par 10 voix contre 2.

Les points I.1. et II. 1 à 5 du dispositif sont adoptés par un vote identique.

La proposition de résolution est adoptée sans modification par 10 voix contre 2.

Confiance a été faite à la rapporteuse pour la rédaction du présent rapport.

La rapporteuse,

Latifa GAHOUCI.

Le président,

Steven VANACKERE.

*
* *

Texte adopté par la commission

Le texte adopté par la commission est identique au texte de la proposition de résolution (voir le doc. Sénat, n° 6-419/1).