

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1999-2000

23 DÉCEMBRE 1999

Proposition de loi tendant à assurer la sécurité routière aux abords des écoles

(Déposée par Mme Kathy Lindekens et consorts)

DÉVELOPPEMENTS

En 1997, 5 826 enfants de 0 à 14 ans ont été blessés dans la circulation en Belgique. Pour 54 d'entre eux, l'accident a eu une issue fatale. Dans la circulation, les enfants sont confrontés à bien des difficultés auxquelles les adultes ne font même pas attention. Ils doivent participer à un univers routier qui a été conçu en fonction des adultes.

L'analyse des accidents révèle qu'un grand nombre de ceux dans lesquels des enfants sont impliqués se produisent sur le chemin de l'école.

Les pouvoirs publics se sont efforcés d'améliorer la sécurité routière aux abords des écoles à plusieurs niveaux. Diverses techniques de modification des comportements ont été appliquées à cet effet.

Sur le plan éducatif, la formation à la circulation routière fait depuis peu partie des objectifs finaux de l'enseignement fondamental en Communauté flamande. À cet égard, l'on se réfère spécifiquement à la notion de comportement améliorant la sécurité routière aux abords des écoles. Les *eindtermen wereldoriëntatie* répondent à l'objectif pédagogique qui consiste à faire en sorte que les élèves soient capables d'identifier les situations dangereuses dans la circulation aux abords immédiats des écoles et dans les environs de celles-ci (objectifs finaux n° 6.12).

Dans le cadre de la formation à la circulation routière, on peut utiliser entre autres les modules de

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1999-2000

23 DECEMBER 1999

Wetsvoorstel tot bevordering van de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen

(Ingediend door mevrouw Kathy Lindekens c.s.)

TOELICHTING

In 1997 raakten in België 5 826 kinderen tussen 0 en 14 jaar gewond in het verkeer. Voor 54 onder hen had het ongeval een dodelijke afloop. Kinderen ervaren in het verkeer heel wat moeilijkheden waar we als volwassenen vaak niet eens bij stilstaan. Ze worden gedwongen om deel te nemen aan een verkeersgebeuren dat op maat van de volwassenen gesneden is.

Ongevallenanalyses leren dat een groot deel van de ongevallen waarin kinderen betrokken zijn, zich voordoet op weg naar school.

Op verschillende niveaus heeft de overheid getracht de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen te verbeteren. Daarbij werden diverse technieken van gedragsbeïnvloeding aangewend.

Op educatief vlak maakt de verkeersopvoeding sinds kort deel uit van de eindtermen voor het basisonderwijs in de Vlaamse Gemeenschap. Daarbij wordt specifiek verwezen naar het verkeersveilig gedrag in de schoolomgeving. In de eindtermen wereldoriëntatie vinden we volgende pedagogische doelstelling terug: «De leerlingen kunnen de gevaarlijke verkeerssituaties in de ruimere schoolomgeving lokaliseren» (eindterm nr. 6.12).

In de lessen verkeersopvoeding kan onder andere gebruik worden gemaakt van de lespakketten die

cours que met à la disposition des écoles l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), lequel organise lui-même des sessions spécifiques en vue d'apprendre, à l'aide de méthodes modernes, aux jeunes et aux enfants, à adopter en permanence un comportement sûr dans leurs déplacements. Au cours de la période du 15 février au 15 mars 1997, l'institut a mené une action dans cette optique, en proposant aux écoles, un module intitulé «La voix de l'accélérateur» qui comprenait entre une et trois sessions consacrées au thème du comportement réfléchi dans la circulation. Quelque 8 156 élèves francophones et 16 064 élèves néerlandophones en ont bénéficié.

Au début de chaque année scolaire, l'on organise aussi des campagnes de sensibilisation au problème de la sécurité sur le chemin de l'école et sur le chemin du retour. Les campagnes les plus remarquées des dernières années reposaient sur les slogans suivants: «Plus sûr, plus mobile ... vers l'école» (1995), «Les enfants n'ont pas de freins» (1997) et «*Naar school met Samsom en Gert*» (1998) (en Flandre uniquement). À l'occasion de ces campagnes que des sponsors privés peuvent soutenir financièrement, l'IBSR s'efforce d'arriver à une collaboration aussi large que possible avec les autorités fédérales et les autorités régionales.

Pour ce qui est de l'infrastructure, la Région wallonne a joué un rôle de pionnière en matière de sécurité routière aux abords des écoles. C'est ainsi qu'elle a pris, en 1994, l'initiative de soutenir financièrement et techniquement les projets communaux visant à améliorer la sécurité routière aux abords des écoles, ainsi que le long des trajets que les enfants parcourent pour aller à l'école et pour rentrer chez eux. En 1996, par exemple, cette initiative a donné lieu à l'introduction de 437 demandes de subvention par les communes wallonnes, dont 225 ont fait l'objet d'un avis et sont finalement entrées en ligne de compte(1).

Pour ce qui est du soutien technique de l'initiative, le ministère de la Région wallonne a travaillé en collaboration avec la cellule «infrastructure» de l'IBSR.

Si la Région wallonne opte pour une politique ciblée, assortie d'incitations financières, la Région flamande envisage, quant à elle, la sécurité routière au niveau local d'une manière plus globale. L'amélioration de la sécurité routière figure parmi les principaux objectifs des plans communaux de mobilité que la Région encourage les communes à élaborer par le biais du «*mobilitésconvenant*» (convention relative à la mobilité). La Région flamande entend également prévoir, à partir de l'an 2000, des moyens pour subventionner les projets communaux qui visent, sur

door het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid (BIVV) ter beschikking worden gesteld. Het BIVV organiseert daarnaast ook zelf specifieke sessies waarbij kinderen en jongeren op een eigentijdse wijze een veilig en duurzaam verplaatsingsgedrag kunnen aanleren. Zo werd tussen 15 februari en 15 maart 1997 onder de titel «De taal van het gaspedaal» een pakket van één tot drie sessies rond verantwoord verkeersgedrag aangeboden aan de scholen. 16 064 Nederlandstalige en 8 156 Franstalige leerlingen namen aan deze actie deel.

De start van het schooljaar is jaarlijks ook de aanleiding voor sensibiliseringsacties rond het thema «veilig schoolverkeer». Opgemerkte campagnes van de voorbije jaren liepen onder de slogans «Veilig mobiel naar school» (1995), «Kinderen hebben geen remmen» (1997) en «Naar school met Samsom en Gert» (1998). Het BIVV streeft daarbij naar een zo ruim mogelijke samenwerking met de federale en gewestelijke overheden; particuliere sponsors kunnen de campagnes financieel ondersteunen.

Op infrastructureel vlak speelde het Waals Gewest een pioniersrol inzake de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen. Zo werd in 1994 het initiatief genomen om gemeentelijke projecten die een verbetering van de verkeersveiligheid beogen in schoolomgevingen of op schoolroutes technisch en financieel te ondersteunen. Dit leidde bijvoorbeeld in 1996 tot niet minder dan 437 projectaanvragen van Waalse gemeenten, waarvan er uiteindelijk 225 voor advies en subsidiëring in aanmerking kwamen(1).

Voor de technische ondersteuning van dit initiatief werkte het ministerie van het Waals Gewest samen met de cel «infrastructure» van het BIVV.

Daar waar het Waals Gewest kiest voor een gericht beleid met financiële stimuli, opteert het Vlaams Gewest voor een meer globale aanpak van de verkeersveiligheid op lokaal niveau. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is één van de voornaamste doelstellingen van het gemeentelijk mobiliteitsplan, waarvan het Gewest de opmaak stimuleert via het instrument van de «mobilitésconvenant». Vanaf 2000 wil het Vlaams Gewest ook geld uittrekken voor de subsidiëring van gemeentelijke projecten die, op basis van het mobiliteitsplan, een verbetering van de ver-

(1) On trouvera un rapport intermédiaire présentant une cinquantaine de projets avec un commentaire de la méthodologie dans: ministère de la Région wallonne, IBSR, *Évaluation d'aménagements réalisés sur voiries communales en Région wallonne*, avril 1997, 160 pp.

(1) Een tussentijds verslag, met voorstelling van een vijftigtal projecten en toelichting van de methodologie, is terug te vinden in: ministerie van het Waals Gewest — BIVV, «*Éducation d'aménagements réalisés sur voiries communales en Région wallonne*», april 1997, 160 blz.

la base du plan de mobilité, à améliorer la sécurité routière aux abords des écoles. Les deux régions se situeraient finalement ainsi sur une même ligne.

Toutefois, il n'y a pas uniquement des écoles à proximité de routes relevant de la gestion communale. Il y a aussi des écoles le long de routes régionales. C'est pourquoi la Région bruxelloise a conclu, en 1997, un contrat avec l'IBSR, pour que l'on analyse les abords de 20 écoles situées le long de routes régionales ou à proximité de celles-ci et propose des solutions pour améliorer la sécurité routière.

Enfin, l'autorité fédérale met à la disposition des gestionnaires des routes une série d'instruments réglementaires qui leur permettent de s'attaquer au problème de l'insécurité aux abords des écoles. L'instrument classique est le signal de danger A23 (arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, article 66) que les gestionnaires des routes sont tenus de placer aux endroits où passent beaucoup d'enfants. Toutefois, comme ce panneau n'a pas d'effet régulateur (il n'impose, par exemple, pas de limite de vitesse), l'on peut penser que, chez la plupart des automobilistes, s'est finalement développée une certaine accoutumance qui supprime pratiquement chez eux l'incitation à modérer leur vitesse ou à conduire prudemment.

L'on pourrait utiliser un instrument plus contraignant en attribuant aux abords des écoles le statut de «zone 30», de zone d'habitation ou de zone piétonnière. Ce serait en tout cas conforme à notre conviction qu'une vitesse limitée à 30 km/h devrait être la norme aux abords de toutes les écoles, quelle que soit leur localisation. Il est toutefois vrai que l'on attribue de préférence les statuts de «zone 30» et de «zone piétonnière» à des espaces plus vastes que les abords immédiats d'une école (un quartier, le centre d'une ville ou d'un village), si bien que le recours à ceux-ci ne serait une solution qu'en ce qui concerne les écoles situées dans des espaces aménageables, dans leur ensemble, en «zone 30» ou en zone piétonnière.

À défaut d'un statut juridique spécifique ou d'un concept d'aménagement type pour les abords des écoles, l'on a développé tout un arsenal de techniques pour modérer la vitesse des véhicules motorisés aux abords des écoles et pour inciter les conducteurs à la prudence. Certaines de ces techniques ont un fondement juridique (par exemple, les passages protégés, les casse-vitesse ou les plateaux), d'autres non (par exemple, les flashes et les panneaux d'avertissement «Vous roulez trop vite»).

La présente proposition de loi vise à un double objectif.

Elle tend tout d'abord à faire attribuer aux abords des écoles un statut juridique spécifique en limitant la vitesse maximale autorisée à 30 km/h et en couplant

keersveiligheid in de schoolomgeving beogen. Daarmee zouden beide gewesten op dezelfde lijn zitten.

Schoolomgevingen bevinden zich echter niet uitsluitend op wegen die onder het beheer van de gemeente vallen. Ook langs gewestwegen vinden we scholen terug. Vandaar dat het Brussels Gewest in 1997 een contract sloot met het BIVV om de omgeving van 20 scholen langs gewestwegen of in de directe nabijheid ervan te analyseren en oplossingen voor te stellen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Ten slotte stelt de federale overheid een aantal regulerende instrumenten ter beschikking waarmee de wegbeheerders de onveiligheid in schoolomgevingen kunnen aanpakken. Klassiek is het gevaarsbord A23 (koninklijk besluit van 1 december 1975, artikel 66) dat door de wegbeheerder verplicht moet worden opgesteld op een plaats waar veel kinderen komen. Het bord heeft evenwel geen regulerend karakter (door bijvoorbeeld een snelheidslimiet in te stellen) en de indruk bestaat dat bij de meeste automobilisten een gewenningseffect is opgetreden, waardoor het bord nog nauwelijks aanzet tot het matigen van de snelheid en tot voorzichtig rijgedrag.

Een meer dwingende aanpak kan erin bestaan aan de schoolomgeving het statuut van «zone 30», woonerf of voetgangerszone toe te kennen. Een dergelijk statuut beantwoordt alvast aan onze overtuiging dat een snelheidslimiet van 30 km/u de norm moet zijn in iedere schoolomgeving, ongeacht de ligging van de school. «Zone 30» en «voetgangersgebied» worden echter bij voorkeur toegepast in een gebied dat ruimer is dan de onmiddellijke omgeving van een school (een wijk, een stads- of dorpskern). Vandaar dat deze concepten slechts een uitweg bieden voor schoolomgevingen die gelegen zijn in een gebied dat in zijn geheel als «zone 30» of als voetgangersgebied kan worden ingericht.

Bij gebrek aan een eigen juridisch statuut of een model-inrichtingsconcept voor de schoolomgevingen, heeft zich een heel arsenaal technieken ontwikkeld om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer in de schoolomgeving te matigen en de bestuurders aan te sporen tot voorzichtigheid. Sommige van die technieken hebben een wettelijke basis (bijvoorbeeld beschermde oversteekplaatsen, verkeersdrempels of verkeersplateaus); andere hebben dit niet (bijvoorbeeld bi-flashes, waarschuwingborden «U rijdt te snel»).

Dit wetsvoorstel heeft een dubbele doelstelling.

Ten eerste wil het aan de schoolomgeving een eigen juridisch statuut geven door een snelheidsbeperking van 30 km/u in te stellen. Deze snelheidsbeperking

cette mesure à l'installation d'un panneau de signalisation A23 à placer, conformément à l'article 7, § 7, de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976, «aux abords des écoles et des plaines de jeux fréquentées spécialement par des enfants».

La proposition prévoit de placer un panneau additionnel circonscrivant la limitation de vitesse aux heures pendant lesquelles il y a effectivement beaucoup d'enfants sur la voie publique. Le Roi est chargé d'élaborer une réglementation uniforme concernant la signalisation routière aux abords des écoles. Il serait souhaitable, notamment, d'améliorer la visibilité des panneaux en utilisant une signalisation lumineuse uniforme.

Pour ce qui est de l'aménagement de la voie publique, la proposition de loi donne à l'autorité fédérale, la possibilité de subventionner les investissements que les communes consentent en vue de réaménager les abords des écoles pour y améliorer la sécurité routière. Les aides en question viendraient en sus des subventions majorées que la Région wallonne accorde pour les travaux de ce type, et des subventions que la Région flamande attribue dans le cadre de l'application du «*mobilitéconvenant*» (convention relative à la mobilité). Par ailleurs, la proposition de loi anticipe sur une réglementation similaire que la Région de Bruxelles-Capitale pourrait adopter.

Commentaire des articles

Article 2

Cet article vise à conférer un statut juridique spécifique aux abords des écoles.

Il prévoit, dans cette optique, en sus du panneau de signalisation A23 existant, un panneau A23*bis* nouveau destiné spécifiquement aux abords des écoles. Le panneau A23*bis* est composé du signal A23 surmontant un panneau additionnel rectangulaire portant la mention «école: 30 km/h» en lettres blanches sur fond bleu. Le signal A23 existant reste destiné, lui, à tous les autres endroits qui sont «spécialement fréquentés par des enfants.»

Le panneau A23*bis* oblige les conducteurs à limiter leur vitesse maximale à 30 km/h. Cette limitation est fondée sur le constat suivant lequel on peut réduire drastiquement le risque d'accident et la gravité des blessures résultant d'un accident en limitant la vitesse maximale à 30 km/h. Le risque d'accident diminue entre autres parce que la distance de freinage maximale tombe alors à quelque 15 mètres en moyenne, contre 30 mètres, lorsque la vitesse est de 50 km/h. En outre, à une vitesse de 30 km/h, le conducteur peut fixer son attention sur ce qui se passe aux abords immédiats de son véhicule; à une vitesse plus élevée, le champ de vision se déplace vers des points qui sont

wordt gekoppeld aan het verkeersbord A23, dat volgens artikel 7, § 7, van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 «moet geplaatst worden bij nadering van scholen en speelpleinen waar speciaal veel kinderen komen».

Het wetsvoorstel voorziet in de plaatsing van een onderbord, waardoor de snelheidsbeperking beperkt wordt tot de periode waarin zich effectief veel kinderen op de openbare weg bevinden. De Koning krijgt de opdracht om een uniforme regeling uit te werken voor de verkeerssignalisatie in de schoolomgevingen. Zo verdient het aanbeveling de zichtbaarheid van de borden te verbeteren door het gebruik van een uniforme lichtsignalisatie.

Wat de inrichting van de openbare weg betreft, stelt het wetsvoorstel de mogelijkheid van een federale subsidieregeling in voor gemeentelijke investeringen in de verkeersveilige herinrichting van schoolomgevingen. Deze regeling heeft een aanvullend karakter ten aanzien van de verhoogde subsidiëring van dergelijke werken door het Waals Gewest en van de subsidiëring die het Vlaams Gewest toekent in het kader van de mobiliteitsconvenant. Het wetsvoorstel anticipeert tevens op een vergelijkbare regeling die het Brussels Gewest kan nemen.

Toelichting bij de artikelen

Artikel 2

Dit artikel wil de schoolomgeving een eigen juridisch statuut geven.

Daartoe wordt, naast het bestaande verkeersbord A23, een verkeersbord A23*bis* geïntroduceerd, specifiek bestemd voor de schoolomgevingen. Het verkeersbord A23*bis* bestaat uit het verkeersbord A23 met een rechthoekig onderbord waarop in witte letters op blauwe achtergrond het woord «school: 30 km/u» is aangegeven. Het bestaande verkeersbord A23 blijft in zijn huidige vorm verder bestemd voor alle andere «plaatsen waar speciaal veel kinderen komen.»

Het verkeersbord A23*bis* legt de bestuurders een snelheidsbeperking van 30 km/u op. Dit vanuit de vaststelling dat bij een snelheid van 30 km/u zowel het risico op ongevallen als de ernst van de letsels die voortvloeien uit een ongeval drastisch beperkt worden. Het risico op ongevallen vermindert onder andere doordat de totale remafstand gemiddeld 15 meter bedraagt, tegenover 30 meter bij een snelheid van 50 km/u. Bovendien laat een snelheid van 30 km/u de bestuurder toe om zijn aandacht te richten op wat zich in de onmiddellijke omgeving van zijn voertuig afspeelt; bij een hogere snelheid verschuift het blikveld zich naar punten die relatief ver van de

relativement éloignés de celui-ci, c'est pourquoi il convient de limiter la vitesse à 30 km/h eu égard au comportement parfois imprévisible des enfants dans la circulation.

Les fortes densités du trafic aux abords des écoles ne se rencontrent qu'à des moments spécifiques (avant et après les heures de cours). C'est pourquoi un panneau additionnel (lettres blanches sur fond bleu) doit indiquer quelles sont les périodes de danger durant lesquelles la limitation de vitesse est applicable.

Article 3

Cet article prévoit que le Roi est chargé de mettre la loi à exécution. C'est nécessaire, parce qu'il faudra adapter la réglementation existante à cette loi. Nous songeons notamment à l'adaptation de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976.

Nous estimons, par ailleurs, qu'il est indispensable de procéder à un aménagement « approprié et uniforme » des abords des écoles.

Par aménagement approprié, nous entendons que la voie publique doit être aménagée de manière à encourager et, le cas échéant, à contraindre les conducteurs à adopter un comportement respectueux de la sécurité et à respecter la limite de vitesse imposée. Les prescriptions en question concernent à la fois l'installation et la mise en évidence du panneau de signalisation A23bis (par exemple, placement sur un fond blanc ou jaune fluorescent; mise en évidence à l'aide d'un éclairage ou d'un flash) et l'aménagement du domaine public (passages protégés et ralentisseurs).

Par uniforme, nous entendons que les abords d'une école doivent être rendus identifiables par tous les usagers de la route au moyen d'une signalisation uniforme et d'un aménagement particulier du domaine public.

Article 4

Cet article donne à l'autorité fédérale la possibilité d'élaborer son propre régime de subvention aux communes pour les aider à (ré)aménager les abords des écoles de manière à renforcer la sécurité routière.

Le régime proposé complète les régimes existants qu'ont élaborés la Région wallonne et la Région flamande. La Région wallonne prévoit une intervention majorée de 75 % — au lieu de 60 % — pour le réaménagement des abords des écoles. La Région flamande a l'intention d'élargir, à partir de l'an 2000, dans le cadre du « *mobilitésconvenant* », le champ d'affectation des subventions qu'elle accorde en vue de remédier aux problèmes qui se posent aux abords des écoles (cf. « *Bijakte* » n° 20) en en accordant aussi

wagen gelegen zijn. Gelet op het soms onvoorspelbaar verkeersgedrag van kinderen, is het ook daarom aangewezen de snelheid te limiteren tot 30 km/u.

De drukte in schoolomgevingen is beperkt tot specifieke periodes (voor en na de schooluren). Een onderbord (witte letters op blauwe achtergrond) moet daarom de periodes waarbinnen het gevaar en de snelheidsbeperking geldt, specificeren.

Artikel 3

De Koning staat in voor de verdere uitvoering van deze wet. Dat is noodzakelijk om de bestaande regelgeving aan te passen aan deze wet. Zo denken wij aan de aanpassing van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976.

Maar daarnaast lijkt ons « aangepaste en uniforme inrichting » van de schoolomgeving noodzakelijk.

Aangepast betekent dat de inrichting van het openbaar domein de bestuurder aanzet, *casu quo* dwingt tot een veilig verkeersgedrag, met respect voor de opgelegde snelheidslimiet. De voorschriften hebben zowel betrekking op het aanbrengen en accentueren van het verkeersbord A23bis (bijvoorbeeld plaatsing tegen een gele of witte fluorescerende achtergrond; accentuering door middel van verlichting of bi-flash) als op de inrichting van het openbaar domein (beschermde oversteekplaatsen, aanbrengen van verkeersremmende inrichtingen).

Uniform betekent dat de schoolomgeving door middel van een eenvormige signalisatie en een bepaalde inrichting van het openbaar domein onmiddellijk en duidelijk herkenbaar moet zijn voor alle weggebruikers.

Artikel 4

Dit artikel geeft de federale overheid de mogelijkheid om een eigen subsidieregeling uit te werken voor de verkeersveilige (her)inrichting van schoolomgevingen door de gemeenten.

De voorgestelde regeling heeft een aanvullend karakter tegenover de bestaande regelingen van het Waalse en Vlaamse Gewest. Het Waals Gewest voorziet in een verhoogde tussenkomst van 75 % in plaats van 60 % voor herinrichting van schoolomgevingen. Het Vlaams Gewest heeft de intentie om, in het kader van de mobiliteitsconvenant, vanaf 2000 zijn subsidiëring voor de aanpak van schoolomgeving (cf. *Bijakte* nr. 20) uit te breiden tot schoolomgevingen die louter tot het gemeentelijk domein behoren. Deze

en vue de l'aménagement des abords des écoles qui relèvent exclusivement du domaine communal. L'on est en train de mettre au point ce régime. Jusqu'à ce jour, la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas encore accordé de subventions spécifiques en vue de l'aménagement des abords des écoles.

Le Roi définit les modalités d'attribution de la subvention fédérale en question. Il va de soi, pour ce qui est du montant de la subvention, qu'il faut veiller à ce que la somme des subventions régionales et de la subvention fédérale (complétée éventuellement par les subventions accordées par d'autres autorités) ne peut excéder 100% des frais d'investissement. Il conviendrait dès lors de prévoir une subvention fédérale jusqu'à concurrence de 10 à 20% du montant des frais.

Pour ce qui est de l'appréciation des projets, l'on peut s'inspirer dans une large mesure de l'appréciation des projets d'octroi de subventions régionales. Un groupe d'experts composé de représentants du ministère fédéral des Transports, des régions et de l'Institut belge pour la sécurité routière pourrait effectuer un contrôle fédéral limité.

Article 5

Pour que les gestionnaires des routes aient suffisamment de temps pour mettre les abords des écoles en conformité avec les dispositions de la présente loi et avec les prescriptions qui en découlent, l'article 4 prévoit un délai de trois mois entre la publication de la loi au *Moniteur belge* et son entrée en vigueur.

*
* *

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

Il est prévu, à l'article 66, § 4, de l'arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière, un signal *A23bis*, dont le message est le suivant :

«*A23bis* Abords d'une école, vitesse limitée à 30 km/h.

regeling wordt momenteel verder uitgewerkt. Het Brussels Gewest kent tot nu toe geen specifieke subsidieregeling voor de aanpak van schoolomgevingen.

De Koning bepaalt de wijze van uitvoering van deze federale toelage. Wat het bedrag van de toelage betreft, ligt het voor de hand dat de som van de gewestelijke en de federale toelage (eventueel aangevuld met toelagen van andere overheden) maximaal 100% van de investeringskosten kan dekken. Een federale toelage ten belope van 10 à 20% van de kosten ligt daarom voor de hand.

Voor de beoordeling van de projecten kan men zich grotendeels richten op de evaluaties die aan de basis liggen van de gewestelijke subsidies. Een — relatief beperkte — federale toetsing zou kunnen gebeuren door een deskundigengroep, bestaande uit vertegenwoordigers van het federaal ministerie van Verkeerswezen, de gewesten en het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid.

Artikel 5

Om de wegbeheerder voldoende tijd te geven om de schoolomgeving aan te passen aan de bepalingen van deze wet en van de voorschriften die eruit voortvloeien, voorziet artikel 4 in een periode van drie maanden tussen de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* en de inwerkingtreding van de wet.

Kathy LINDEKENS.

*
* *

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In artikel 66, § 4, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt een verkeersbord *A23bis* ingevoegd, waarvan de omschrijving luidt als volgt :

«*A23bis* Schoolomgeving waar de snelheid beperkt is tot 30 kilometer per uur.

Le signal de danger A23, complété par un panneau additionnel bleu portant une inscription en lettres blanches selon laquelle la vitesse est limitée à 30 km/h et sous laquelle sont indiquées les heures auxquelles cette limitation est applicable.»

Art. 3

Le Roi fixe les modalités d'installation du signal de danger A23bis ainsi que les prescriptions relatives à l'aménagement des abords des écoles auxquels le panneau se rapporte, en particulier pour ce qui est de la visibilité de celui-ci.

Art. 4

Le Roi peut accorder aux régions une subvention en vue du réaménagement par elles des abords des écoles ou du chemin de l'école, dans le but d'améliorer la sécurité routière, conformément aux dispositions de la présente loi.

Il fixe notamment, à cet effet, la procédure de demande de subvention, les critères auxquels la demande doit satisfaire, les modalités suivant lesquelles elle doit être appréciée et le montant de la subvention.

Art. 5

La présente loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit sa publication au *Moniteur belge*.

Het gevaarsbord A23, aangevuld met een blauw onderbord met wit opschrift dat aanduidt dat de snelheid beperkt is tot 30 kilometer per uur, met daaronder de tijdstippen waarop deze snelheidsbeperking geldt.»

Art. 3

De Koning bepaalt de nadere regels inzake de opstelling van het verkeersbord A23bis en de voorschriften inzake de inrichting van de schoolomgeving, waarop het bord betrekking heeft, inzonderheid wat de zichtbaarheid betreft.

Art. 4

De Koning kan aan de gewesten een toelage toekennen voor de herinrichting van de schoolomgeving of de schoolroute, met het oog op de bevordering van de verkeersveiligheid overeenkomstig deze wet.

Daartoe bepaalt Hij onder meer de aanvraagprocedure, de criteria waaraan de aanvraag moet voldoen en de wijze van beoordeling ervan, evenals het bedrag van de toelage.

Art. 5

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de derde maand na die waarin ze is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

Kathy LINDEKENS.
Paul DE GRAUWE.
Sabine de BETHUNE.
Marie NAGY.
Meryem KAÇAR.
Natalie de T'SERCLAES.