

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2017-2018

22 MAART 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

(Ingediend door Anne Barzin c.s.)

TOELICHTING

Op 1 november 1988 kregen de zones waar de snelheid van voertuigen beperkt is tot 30 km/u (« zone 30 ») een volwaardig wettelijk statuut. Het doel was om woonwijken in de steden en gemeenten veiliger en aangenamer te maken. Naast het beperken van de snelheid van voertuigen zijn deze 30 km-zones immers ook bedoeld om doorgaand verkeer te ontmoedigen en het gebruik van andere vervoermiddelen te stimuleren.

Sindsdien hebben wegbeheerders herhaaldelijk nieuwe voorschriften aangenomen om de aanleg van 30km-zones te vergemakkelijken (overleg met andere actoren, bijkomende opties als wijzigingen aan de openbare weg of aan de parkeerregels, enz.).

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 (voetpaden, kunstmatige hindernissen, enz.) verplicht te maken in deze zones.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2017-2018

22 MARS 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 scolaires

(Déposée par Anne Barzin et consorts)

DÉVELOPPEMENTS

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. L'objectif était de rendre les quartiers résidentiels des villes et communes plus sûrs et plus conviviaux. En effet, outre une réduction de la vitesse des véhicules, les zones 30 doivent notamment dissuader le trafic de transit et promouvoir d'autres modes de transport.

De nouvelles prescriptions ont régulièrement été prises par des gestionnaires de voirie, avec pour but de faciliter l'instauration de zones 30 (concertation avec d'autres acteurs, options complémentaires telles que la modification de la voirie ou des règles de stationnement, etc.).

Ainsi, au fur et à mesure, l'instauration 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 (trottoirs, chicanes, etc.) dans ces zones.

Concreet moet het begin van de zone in de ruimtelijke ordening herkenbaar zijn aan de inrichting of een aanpassing van de plaats. Wegen die een statuut van zone 30 kunnen krijgen, zijn wegen waar de woonfunctie overweegt en waar de wegbeheerder heeft besloten de verkeersfunctie ondergeschikt te maken aan de woonfunctie.

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 aanrijding van een voetganger met een auto die 50 km/u rijdt is dodelijk in 45 % van de gevallen. Bij 30 km/u daalt dit percentage tot 5 %. De impact van een botsing tegen 50 km/u is gelijk aan een vrije val van tien meter of drie verdiepingen. Bij 30 km/u is de impact « slechts » gelijk aan een val van 3,5 meter of één verdieping (bron : BIV, 2007).

Bovendien bedraagt de remafstand – de combinatie van de reactietijd (1 seconde) en het remmen (in goede rij- en weeromstandigheden) dertien meter bij een snelheid van 30 km/u ; bij 50 km/u bedraagt die afstand meer dan het dubbele, met name zevenentwintig meter (bron : BIV, 2007).

Een geval apart is de omgeving van scholen. Hiervoor bepaalt een ministeriële omzendbrief van 14 mei 2002 betreffende de toepassing van de maximum snelheidsbeperving van 30 km per uur in de schoolomgeving (*Belgisch Staatsblad* van 31 mei 2002) de verplichtingen voor de wegbeheerders met betrekking tot het aanleggen van specifieke 30 km-zones van het type « schoolomgeving » ; deze zones worden omschreven in artikel 2.37 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (ingevoegd door het koninklijk besluit van 14 mei 2002 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975). Dit artikel 2.37 voorziet in een *ad hoc*-bewegwijzering en omschrijft « schoolomgeving » als een « zone van een of meerdere openbare wegen of gedeelten ervan, waarin de toegang tot een school is inbegrepen en waarvan het begin en het einde afgebakend zijn door de verkeersborden F4a en F4b. Het verkeersbord A23 wordt bij het verkeersbord F4a gevoegd. » Sinds september 2015 zijn de wegbeheerders (gemeenten en Gewesten) wettelijk verplicht om rond scholen een zone 30 aan te leggen. De wegbeheerders hebben een aantal wegwijzers en bijkomende aanpassingen ontwikkeld om de veiligheid in de buurt van scholen te verbeteren.

Concrètement, en termes d'aménagements, l'entrée de la zone doit être reconnaissable par la disposition des lieux ou par un aménagement. Les voiries pouvant recevoir le statut de zone 30 sont des voiries où la fonction de séjour est prédominante ou lorsque le gestionnaire de la voirie décide de subordonner la fonction de circulation à celle de séjour.

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. De manière générale, lors d'une collision avec une voiture roulant à 50 km/h, un piéton décède dans 45 % des cas. À une vitesse de 30 km/h, cette proportion tombe à 5 %. L'impact lors d'une collision à 50 km/h est égal à une chute libre de dix mètres ou de trois étages. À 30 km/h, l'impact correspond à une chute de 3,5 mètres ou « seulement » un étage (source : IBSR, 2007).

De plus, la distance d'arrêt, c'est-à-dire la somme des temps de réaction (une seconde) et de freinage qui (dans des circonstances idéales, dans de bonnes conditions routières et atmosphériques), correspond pour une vitesse de 30 km/h à treize mètres ; à 50 km/h, cette distance est plus que doublée, soit vingt-sept mètres (source : IBSR, 2007).

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 (*Moniteur belge* du 31 mai 2002) précise les obligations pour les gestionnaires de voiries en ce qui concerne l'instauration de zones 30 spécifiques, appelées « abords d'école » ; celles-ci sont définies par l'article 2.37 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière (inséré par l'arrêté royal du 14 mai 2002 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975). Une signalétique *ad hoc* est prévue par cet article 2.37, qui dispose que « Le terme « Abords d'école » désigne une zone constituée d'une ou de plusieurs voies publiques, ou parties de voie publique, incluant un accès à une école et dont le début et la fin sont délimités par des signaux F4a et F4b. Le signal A23 est associé au signal F4a ». Depuis septembre 2005, les gestionnaires de voirie (communes et Régions) ont l'obligation légale d'aménager en zone 30 un périmètre autour des entrées d'écoles. Les gestionnaires ont développé une série de signalétiques et d'aménagements complémentaires dans le but d'accroître la sécurité autour des écoles.

Wegbeheerders kunnen eventueel ook een variabele bewegwijzering installeren. Dit zijn digitale borden die alleen tijdens de openings- en sluitingsperiodes van scholen werken.

Aanpassingen aan de wegen en het instellen van een zone 30 in de buurt van scholen zijn essentiële aspecten van de verkeersveiligheid. Gelet op het aantal leerlingen, ouders en leerkrachten in deze zones, speelt de snelheidsbeperking een grote rol in het terugdringen van het aantal ongevallen en verkeersdoden. Dit is statistisch bewezen.

In een rapport van 2015 (1) 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 ». Ook gebeurde er in minder dan 1,4 % van de lagere scholen een ongeval in hun zone 30 tussen 2010 en 2012. De problematiek van de veiligheid van kinderen op de weg van en naar school betreft een perifeer gebied tussen de zone 30 en driehonderd meter rond de scholen. Driekwart van de ongevallen (tijdens de schooltijden) met gewonde of dodelijk verongelukte kinderen vonden immers binnen deze perimeter plaats. Het Vias Institute had trouwens een reeks maatregelen geformuleerd ter attentie van de overheid, teneinde verder na te denken over de 30 km-zones.

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. De gewesten oefenen ook allang toezicht uit op steden en gemeenten wanneer zij permanente aanpassingen aan het wegennet willen uitvoeren. De gemeenten handelen in dit verband via een aanvullend verkeersreglement dat ter goedkeuring – of indien het een gemeenteweg betreft ter inzage – wordt voorgelegd aan de gewestelijke minister bevoegd voor Openbare Werken.

Het gevolg is dat elk gewest inzake 30km-zones, en nog meer inzake 30km-zones van het type « schoolomgeving », een eigen strategie ontwikkelt (of toestaat, op vraag van de gemeenten). Deze gewestelijke verschillen roepen verschillende vragen op, en kunnen leiden tot

(1) Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV), *Veilig naar school. Analyse van verkeersongevallen met kinderen in de buurt van basisscholen*, juli-augustus 2015, <http://www.vias.be/publications/Veilig%20naar%20school/Veilig%20naar%20school%20-%20Analyse%20van%20verkeersongevallen%20met%20kinderen%20in%20de%20buurt%20van%20basisscholen.pdf>.

Il est à noter que les gestionnaires peuvent éventuellement mettre en œuvre une signalisation variable. Pour cela, ils utilisent des panneaux digitaux qui ne fonctionnent que pendant les périodes d'entrées ou de sorties des écoles.

L'aménagement de la voirie et la mise en place de zones 30 autour des écoles sont des éléments primordiaux de sécurité routière. Au vu du nombre important d'élèves, de parents et d'enseignants fréquentant ces zones, la réduction de la vitesse des véhicules est un élément majeur dans la diminution des accidents et la baisse de la mortalité. Les statistiques en la matière tendent à prouver l'efficacité des zones 30 aux abords des écoles.

Dans un rapport de 2015 (1), l'Institut Vias note que seulement 5 % des enfants accidentés sur leur trajet vers l'école ont eu leur accident dans la zone 30 « abords d'école ». De même, moins de 1,4 % des écoles primaires ont enregistré un accident dans leur zone 30 entre 2010 et 2012. Toutefois, la problématique de la sécurité des enfants sur le trajet « domicile-école » concerne un territoire périphérique compris entre la zone 30 et trois cents mètres autour des établissements scolaires, périmètre qui a recensé à lui seul près de trois quart des enfants blessés ou tués (en horaire école). L'Institut Vias avait d'ailleurs formulé une série de recommandations à l'attention des pouvoirs publics, visant notamment à mener une réflexion plus poussée sur les « zones 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 même, les Régions exercent de longue date un rôle de tutelle sur les communes lorsque celles-ci souhaitent prendre des mesures permanentes sur la voirie. Les communes agissent en la matière via un règlement complémentaire de circulation routière transmis pour approbation – ou pour consultation si cela concerne une voirie communale – au ministre régional en charge des Travaux publics.

Dès lors, chaque Région développe (ou permet, sous l'impulsion des communes) une stratégie propre en ce qui concerne les zones 30, et plus encore les zones 30 « abords d'école ». Ces différences régionales posent plusieurs questions, et ouvrent la voie à une

(1) Institut belge de sécurité routière (IBSR), *En toute sécurité sur le trajet de l'école. Analyse des accidents de la circulation impliquant des enfants près des écoles maternelles et primaires*, juillet-août 2015, <http://www.vias.be/fr/recherche/publications/veilig-naar-school/>.

vergelijkingen en uitwisselingen van goede praktijken tussen de overheden. Aanpassingen aan de openbare weg, bijvoorbeeld, verschillen naargelang van de plaats, en sommige kunnen efficiënter zijn dan andere. Zo bestaat in Vlaanderen het concept « schoolstraat », een openbare weg in de buurt van een school die op bepaalde momenten voor het verkeer wordt afgesloten met behulp van een mobiele barrière.

De 30km-zones van het type « schoolomgeving » zijn te vaak beperkt tot de omgeving van de klassieke scholen (volgens de definitie van artikel 2.37 van het koninklijk besluit van 1 december 1975). Aan sommige instellingen die geen scholen zijn, wordt soms een zone 30 « geweigerd » op grond van de huidige bepalingen, terwijl zij dagelijks jonge kinderen opvangen. Het gaat bijvoorbeeld om kindercrèches, instellingen voor de opvang van gehandicapte kinderen, of gespecialiseerde instellingen.

Men dient bijgevolg te onderzoeken of het wenselijk en mogelijk is om de toepassing van de 30km-zones uit te breiden tot onderwijsinstellingen of specifieke opvangvoorzieningen zoals crèches, voorzieningen voor de opvang van kinderen met een handicap of gespecialiseerde instellingen.

Gelet op de voornoemde bevoegdheidsverdeling, op de noodzaak om de uiteenlopende maatregelen die gemeenten hebben genomen te evalueren, en om de veiligheid rond alle instellingen met een opvoedkundige of begeleidende rol te verhogen, is de Senaat de aangewezen plaats om maatregelen aan de verschillende regeringen aan te bevelen.

comparaison et un échange des bonnes pratiques entre les autorités. Ainsi, la mise en place d'aménagements de voirie diffère selon les endroits, et certains pourraient s'avérer plus efficaces que d'autres. De même, il existe, en Flandre, le concept de « rue scolaire », qui est une voie publique située à proximité d'un établissement scolaire fermée à la circulation temporairement et à certaines heures à l'aide d'une barrière mobile.

Concernant les zones 30 « abords d'école », leur application reste souvent trop restreinte aux seuls établissements scolaires classiques (selon la définition de l'article 2.37 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975). Ainsi, certains établissements qui ne sont pas des établissements scolaires se voient « refuser » l'instauration d'une zone 30 sur base des dispositions actuelles alors qu'ils accueillent quotidiennement de jeunes enfants : on peut penser aux crèches, aux établissements d'accueil d'enfants en situation de handicap ou encore aux instituts spécialisés.

Il convient dès lors d'examiner si une application étendue des zones 30 « abords d'école » est souhaitable et possible à proximité d'établissements à vocation éducative ou d'accompagnement spécifique tels que les crèches, les institutions d'accueil d'enfants en situation de handicap ou les instituts spécialisés..

Au vu d'une telle répartition des compétences, du besoin d'évaluation des mesures prises dans diverses communes et de la nécessité de renforcer la sécurité autour de tous les établissements à vocation éducative ou d'accompagnement, le Sénat est le lieu approprié pour recommander des pistes d'actions aux différents gouvernements.

Anne BARZIN.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Senaat,

A. gelet op het groeiend belang van zone 30 in veel Belgische steden en gemeenten en de opname ervan in ruimere mobiliteitsplannen die streven naar een aangename omgeving en de ontwikkeling van alternatieve vervoersmiddelen voor de auto ;

B. gelet op de specifieke en verplichte aard van zone 30 type « schoolomgeving » en het belang ervan voor de verkeersveiligheid ;

C. gelet op het rapport « Veilig naar school » van het Vias Institute van 2015 ;

D. gelet op het feit dat de zone 30 type « schoolomgeving » doorgaans alleen van toepassing is op scholen ;

E. gelet op de gedeelde bevoegdheid van het federale niveau en de gewesten voor de Wegcode ;

F. gelet op het toezicht van de gewesten op de aanvullende reglementen inzake wegverkeer die vastgesteld zijn door de gemeenten ;

G. gelet op het feit dat de verschillende soorten weginrichting moeten worden geëvalueerd en dat moet worden gezorgd voor een uitwisseling van goede praktijken rond de meest doeltreffende voorzieningen ;

I. Vraagt de federale regering :

1. 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 ;

II. Vraagt de verschillende gewestregeringen om :

1. waar dat nog niet het geval is, de nodige aanpassingswerken uit te voeren in de buurt van scholen langs gewestwegen, teneinde tegemoet te komen aan de verplichting om 30 km-zones van het type « schoolomgeving » aan te leggen en de veiligheid van de zwakke weggebruikers te verbeteren ;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

Le Sénat,

A. vu le développement de zones 30 dans beaucoup de villes et communes du pays et son insertion dans des plans de mobilité plus large visant la convivialité et le développement de modes de transport alternatifs à la voiture ;

B. vu le caractère spécifique et obligatoire de la zone 30 « abords d'école » et son importance en termes de sécurité routière ;

C. vu le rapport de l'Institut Vias de 2015 relatif à la sécurité sur le trajet de l'école ;

D. vu le fait que l'application de la zone 30 « abords d'école » ne concerne généralement que des établissements scolaires ;

E. vu la compétence partagée entre le niveau fédéral et les Régions en ce qui concerne le Code de la route ;

F. vu la tutelle des Régions sur les règlements complémentaires de circulation routière établis par les communes ;

G. vu la nécessité d'évaluer les différents aménagements de voirie mis en place et d'assurer un échange de bonnes pratiques sur les dispositifs les plus efficaces,

I. Demande au gouvernement fédéral :

1. de 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 ;

II. Demande aux différents gouvernements régionaux :

1. là où cela n'est pas encore le cas, de mettre en place les aménagements nécessaires autour des écoles situées le long des routes régionales pour répondre à l'obligation d'instauration de zones 30 « abords d'école » et renforcer la sécurité des usagers faibles ;

2. een inventaris te maken van de verschillende soorten weginrichting in de buurt van scholen en een geüpdatete lijst op te stellen van doeltreffende manieren om voertuigen te doen vertragen, waarbij een vlotte doorstroming van het verkeer alle weggebruikers ten goede komt.

In dat verband is de ontwikkeling van « schoolstraten » een mogelijkheid die men kan overwegen wanneer dat doeltreffend kan blijken ;

3. de uitwisseling van goede praktijken tussen de gemeenten aan te moedigen inzake de weginrichting in de buurt van scholen ;

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

5. 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.

22 februari 2018.

2. de réaliser un inventaire des différents aménagements de voirie réalisés autour des établissements scolaires et d'établir une liste actualisée des moyens efficaces de réduire la vitesse des véhicules tout en promouvant la fluidité du trafic pour tous les usagers.

À ce titre, le développement des « rues scolaires » est une possibilité à explorer lorsque cela peut s'avérer efficace ;

3. d'encourager les échanges de bonnes pratiques entre communes en termes d'aménagements de voirie aux alentours des écoles ;

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

5. d'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.

Le 22 février 2018.

Anne BARZIN.
Gilles MOUYARD.
Alain DESTEXHE.
Karin BROUWERS.
Steven VANACKERE.