

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1999-2000

28 JUIN 2000

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

RAPPORT

FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET
DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES
PAR MME **KESTELIJN-SIERENS**

I. PROCÉDURE

La présente proposition de loi concerne les règles de police générale et la réglementation relative aux communications et au transport au sens de l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. C'est une matière qui relève de la compétence du législateur fédéral, mais les gouvernements de région doivent être associés à sa mise en œuvre.

Lors de la première réunion qu'elle a consacrée à l'examen du texte, le 22 mars 2000, la commission a

Ont participé aux travaux de la commission :

1. Membres effectifs : M. De Grauwe, président; MM. Maertens, Moens, Moraël, Ramoudt, Santkin, Siquet, Mme Willame-Boonen et Mme Kestelyn-Sierens, rapporteuse.

2. Membres suppléants : MM. Barbeaux, Dedecker, Mme De Roeck, MM. Dubié, Istasse, Malcorps, Poty et Mme Vanlerberghe.

3. Autres sénatrices : Mmes Lindekens et Nagy.

Voir :

Documents du Sénat :

2-261 - 1999/2000 :

N^o 1 : Proposition de loi de Mme Lindekens et consorts.
N^{os} 2 et 3 : Amendements.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1999-2000

28 JUNI 2000

Wetsvoorstel tot bevordering van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIËN EN DE
ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **KESTELIJN-SIERENS**

I. PROCEDURE

Dit wetsvoorstel heeft betrekking op de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en het vervoer in de zin van artikel 6, § 4, 3^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. Deze aangelegenheid behoort tot de bevoegdheid van de federale wetgever, maar de uitoefening ervan vereist de betrokkenheid van de gewestregeringen.

Tijdens de eerste vergadering die zij aan de bespreking van de tekst wijdde — op 22 maart 2000 —

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heer De Grauwe, voorzitter; de heren Maertens, Moens, Moraël, Ramoudt, Santkin, Siquet, mevrouw Willame-Boonen en mevrouw Kestelyn-Sierens, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : de heren Barbeaux, Dedecker, mevrouw De Roeck, de heren Dubié, Istasse, Malcorps, Poty en mevrouw Vanlerberghe.

3. Andere senatoren : de dames Lindekens en Nagy.

Zie :

Stukken van de Senaat :

2-261 - 1999/2000 :

Nr. 1 : Wetsvoorstel van mevrouw Lindekens c.s.
Nrs. 2 en 3 : Amendementen.

constaté la nécessité d'associer les gouvernements de région à l'examen de la proposition de loi. Le 23 mars 2000, le président de la commission a écrit au président du Sénat pour lui demander d'appliquer l'article 57-2 du Règlement du Sénat.

Par lettre du 30 mars 2000, le président du Sénat a invité les ministres-présidents du gouvernement régional wallon, du gouvernement flamand, et du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale à déléguer un ou plusieurs représentants pour prendre part aux débats en commission.

Par courrier des 27 avril et 8 et 20 juin 2000, toutes les parties concernées ont été invitées à participer aux réunions de commission des 10 mai et 20 et 28 juin.

Les représentants délégués par les ministres-présidents ont pris part aux débats et exposé leurs points de vue respectifs devant la commission. La commission a été en mesure de tenir dûment compte de ces points de vue dans le cadre de l'élaboration de la présente proposition de loi.

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL DE LA PROPOSITION DE LOI

L'auteur de la proposition de loi souligne l'importance de la proposition à l'examen, qui a été signée par plusieurs sénateurs.

D'après une étude récente des Nations unies consacrée au bien-être des enfants en Europe, la Belgique obtient un très bon score en ce qui concerne les équipements et les droits des enfants en général, mais le résultat est en dessous de la moyenne pour ce qui est de la sécurité dans la circulation. En 1997, 5 826 enfants de 0 à 14 ans ont été blessés dans la circulation. Pour 54 d'entre eux, l'accident a eu une issue fatale.

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, ce qui n'a rien d'étonnant puisque c'est là que se situent la plupart des déplacements des enfants.

Les différents pouvoirs publics se sont efforcés d'améliorer la sécurité routière. Ils s'emploient par exemple à apprendre aux enfants à évoluer dans la circulation par le biais de l'éducation routière. L'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), entre autres, dispose de modules de cours que les écoles utilisent volontiers. Le début de chaque nouvelle année scolaire est aussi l'occasion d'organiser des actions de sensibilisation pour rappeler à tout le monde, à l'issue des grandes vacances, que la circulation reprend aux abords des écoles, avec tous les dangers que cela représente pour les enfants. Pour ses campagnes, l'IBSR s'efforce de collaborer autant que

stelde de commissie de noodzakelijke betrokkenheid van de gewestregeringen bij de behandeling van het wetsvoorstel vast. Bij brief van de voorzitter van de commissie van 23 maart 2000 werd de voorzitter van de Senaat gevraagd uitvoering te geven aan artikel 57-2 van het Reglement van de Senaat.

De voorzitter van de Senaat nodigde bij schrijven van 30 maart 2000 de ministers-presidenten van de Vlaamse regering, de Waalse gewestregering en de Brusselse hoofdstedelijke regering uit één of meer vertegenwoordigers af te vaardigen om deel te nemen aan de commissiebesprekingen.

Bij correspondentie van 27 april en 8 en 20 juni 2000, werden alle betrokken partijen uitgenodigd voor de commissievergaderingen van 10 mei en 20 en 28 juni.

De vertegenwoordigers die door de ministers-presidenten werden afgevaardigd, hebben aan de debatten deelgenomen en hun respectieve standpunten aan de commissie uiteengezet. De commissie heeft bij de totstandkoming van dit wetsvoorstel met deze standpunten rekening kunnen gehouden.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HOOFDINDIENER VAN HET WETSVORSTEL

De auteur van het wetsvoorstel onderstreept het belang van het voorliggende wetsvoorstel, dat door verscheidene senatoren werd ondertekend.

Een recent onderzoek van de Verenigde Naties over het welzijn van kinderen in Europa toont aan dat België zeer goed scoort op het vlak van voorzieningen en kinderrechten in het algemeen, maar ondermaats blijft voor wat de veiligheid in het verkeer betreft. In 1997 raakten 5 826 kinderen tussen 0 en 14 jaar gewond in het verkeer. Voor 54 onder hen had het ongeval een dodelijke afloop.

Ongevallenanalyses leren dat een groot deel van die ongevallen zich voortdoen op weg van en naar school, hetgeen niet verwonderlijk is aangezien dit voor de kinderen de meest frequente verplaatsing is.

De verschillende overheden hebben zich ingespannen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zo trachten zij bijvoorbeeld kinderen te leren omgaan met het verkeer door middel van verkeersopvoeding. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) beschikt onder andere over lespakketten waarvan de scholen graag gebruik maken. De start van elk schooljaar is jaarlijks ook de aanleiding voor sensibiliseringsacties zodat na de grote vakantie iedereen er zich van bewust is dat het schoolverkeer opnieuw op gang komt en dat daar heel wat gevaren aan verbonden zijn voor de kinderen. Voor acties, gelanceerd door het BIVV, wordt zo ruim mogelijk

possible avec les autorités fédérales et les autorités régionales.

En matière de sécurité routière aux abords des écoles, la Région wallonne a joué un rôle de pionnière sur le plan de l'infrastructure: en 1994, elle a pris l'initiative de soutenir financièrement et techniquement les projets communaux visant à améliorer la sécurité routière aux abords des écoles et sur le chemin de l'école. Une série de projets ont bénéficié de subventions, mais leur nombre reste insuffisant pour améliorer la sécurité de tous les abords scolaires.

La Région flamande envisage la sécurité routière au niveau local d'une manière plus globale. On compte actuellement une trentaine de régimes en noyau d'habitat. La Région flamande entend également prévoir, à partir de cette année, des moyens pour subventionner les projets communaux visant, sur la base d'un plan de mobilité, à améliorer la sécurité routière aux abords des écoles.

L'autorité fédérale dispose également d'une série d'autres instruments comme le panneau de signalisation A 23. Ce panneau est toutefois rarement installé à un endroit bien visible et, de plus, il n'a pas d'effet régulateur (il n'impose pas de limite de vitesse). Les abords des écoles n'ont jamais reçu de statut juridique spécifique. Dans bien des cas, les automobilistes ne se rendent compte de la présence d'une école que lorsqu'ils l'ont dépassée. Certaines écoles sont implantées le long de voies de transit très fréquentées, avec tous les dangers que cela comporte pour les enfants qui doivent traverser la rue au milieu d'une circulation à vitesse élevée.

La présente proposition de loi tend à doter tous les abords d'école d'un statut juridique spécifique et à en faire un environnement clairement reconnaissable pour chaque conducteur, avec limitation de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h. Cette limitation de la vitesse est applicable à la plage de temps où les enfants se trouvent effectivement sur la voie publique, c'est-à-dire avant et après les heures de cours. Il est dès lors proposé de créer un panneau de signalisation A 23bis. La visibilité de ce panneau pourra en outre être renforcée de différentes manières: par une signalisation lumineuse, un arrière-plan fluorescent, en signalant la limitation de vitesse à 30 km/h au moyen d'un panneau additionnel, ou d'autres manières encore.

En ce qui concerne l'aménagement de la voie publique, l'auteur de la proposition de loi estime qu'un vaste rattrapage s'impose pour la sécurité des enfants et elle propose un régime fédéral de subvention qui viendrait s'ajouter à celui des régions pour favoriser les investissements destinés à renforcer la sécurité routière aux abords des écoles.

Il importe que, tant en ce qui concerne les abords immédiats des écoles que les principaux trajets empruntés par les écoliers, on dresse un inventaire auquel seraient associés les écoles, les parents et les

samengewerkt met de federale en gewestelijke overheden.

Voor wat verkeersveiligheid in de schoolomgeving betreft, heeft het Waalse Gewest een pioniersrol gespeeld op infrastructureel vlak: in 1994 werd het initiatief genomen om gemeentelijke projecten die een verbetering van de verkeersveiligheid beogen in de schoolomgeving of op schoolroutes, technisch en financieel te steunen. Een aantal projecten werden gesubsidieerd maar zijn nog onvoldoende om alle schoolomgevingen veiliger te maken.

Het Vlaams Gewest opteert voor een globalere aanpak van de verkeersveiligheid op lokaal niveau. Er zijn nu een dertigtal regelingen in woonkernen. Het Vlaamse Gewest wil daarnaast vanaf dit jaar ook geld uittrekken voor de betoelaging van gemeentelijke projecten die, op basis van een mobiliteitsplan, een verbetering van de verkeersveiligheid in de schoolomgeving beogen.

Daarnaast beschikt de federale overheid nog over een aantal andere instrumenten, zoals het verkeersbord A 23. Dit bord staat echter zelden goed zichtbaar geplaatst en heeft ook geen regulerend karakter (er is geen snelheidslimiet aan verbonden). De schoolomgeving heeft nooit een eigen juridisch statuut gekregen. Zo realiseren automobilisten zich vaak pas dat er een school is als ze er reeds voorbij zijn. Sommige scholen liggen aan drukke doorgaanswegen met alle gevaren van dien voor de kinderen die de straat moeten oversteken tussen het doorrazend verkeer.

De bedoeling van dit wetsvoorstel is om aan elke schoolomgeving een eigen juridisch statuut te geven en er een duidelijk herkenbare omgeving voor iedere automobilist van te maken, gekoppeld aan een snelheidsbeperking van 30 km/u. Deze snelheidsbeperking geldt voor de periode dat kinderen zich effectief op de weg bevinden, dus voor en na de schooluren. Daartoe wordt voorgesteld een verkeersbord A 23bis te creëren. Dit bord kan dan nog opvallender en duidelijker worden gemaakt op verschillende manieren: door lichtsignalisatie, een fluorescerende achtergrond, door de snelheidsbeperking van 30 km/u aan te duiden door middel van een onderbord of op een andere wijze.

Wat de inrichting van de openbare weg betreft, meent de auteur dat een grote inhaalbeweging nodig is voor de veiligheid van kinderen en stelt zij een federale toelageregeling voor, bovenop de toelageregeling van de gewesten voor gemeentelijke investeringen in de verkeersveilige inrichting van de schoolomgeving.

Het is belangrijk dat er voor elke gemeente een inventaris wordt gemaakt zowel voor de onmiddellijke schoolomgeving als voor de voornaamste schoolroutes die kinderen gebruiken, waarbij de

enfants. Les enfants appréhendent en effet la circulation d'une autre manière que les adultes et ils ne remarquent pas tous les dangers dont les adultes ont conscience.

III. DISCUSSION GÉNÉRALE

Avant d'entamer la discussion, la commission décide d'organiser l'audition de M. Dieleman, de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR), au cours de laquelle celui-ci a déclaré que le nouveau statut des abords des écoles ne doit pas nécessairement porter atteinte à l'approche globale des itinéraires scolaires qui a été recommandée. Il a émis un avis positif sur l'adoption du nouveau statut.

Plusieurs commissaires ainsi que la ministre de la Mobilité et des Transports déclarent souscrire intégralement aux objectifs de la proposition de loi en discussion, qui vont dans le sens d'une amélioration de la sécurité routière grâce à une approche intégrée à tous les niveaux. En outre, la proposition vise un groupe à risque qu'il y a lieu de protéger, c'est-à-dire les enfants. La sécurité des enfants est une affaire qui tient tout le monde à cœur.

Un commissaire fait observer que, si la proposition tente de répondre à un besoin existant, à savoir celui d'améliorer la sécurité des enfants dans la circulation, elle n'en reste pas moins limitée à un seul aspect de celle-ci, celui de la sécurité aux abords des écoles. Ne faudrait-il pas l'étendre à l'ensemble du trajet que doivent parcourir les écoliers? Le risque d'accidents est même encore plus élevé, surtout lorsque le chemin de l'école longe des routes régionales ou provinciales très fréquentées. L'intervenant plaide pour une approche globale des itinéraires empruntés par les cyclistes. Des initiatives ont déjà été prises, surtout pour sensibiliser les usagers à la sécurité des cyclistes sur les chemins des écoles et aux déplacements de cyclistes en groupe.

Ne faudrait-il pas plutôt dresser de véritables plans de transport scolaire, par analogie avec les plans de transport de travailleurs? L'intervenant ne préconise pas de conférer à ces plans un caractère obligatoire, mais il serait peut-être bon de prévoir des incitants, notamment financiers, pour amener les écoles à examiner les itinéraires que parcourent leurs élèves et à formuler des propositions, conjointement avec les autorités locales ou autres.

Pour l'auteur de la proposition, le chemin de l'école a tout autant d'importance que les abords directs des écoles qui ont surtout une fonction de signal. En fait, la proposition de loi à l'examen développe une philosophie relative à la sécurité sur l'ensemble des trajets scolaires. La problématique s'inscrit manifestement dans un cadre général pour lequel il faudra sans doute prévoir des plans de transport scolaire. Lorsque les enfants sont nombreux, on les remarque et leur situation est moins périlleuse.

scholen, de ouders en de kinderen betrokken worden. Kinderen zien immers het verkeer op een andere wijze dan volwassenen en merken sommige gevaren, die volwassenen wel zien, niet op.

III. ALGEMENE BESPREKING

Alvorens de bespreking aan te vatten, beslist de commissie een hoorzitting te organiseren met de heer Dieleman van het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid (BIVV) die verklaarde dat het nieuwe statuut voor de schoolomgeving geen afbreuk hoeft te doen aan de aanbevolen totale aanpak van de schoolroutes. Hij adviseerde het invoeren van de statuut positief.

Meerdere commissieleden en de minister van Mobiliteit en Vervoer verklaren volledig in te stemmen met de doelstellingen van dit wetsvoorstel, namelijk meer veiligheid op de weg door een geïntegreerde aanpak op alle niveaus. Het voorstel richt zich bovendien op een risicogroep die moet worden beschermd, de kinderen. De veiligheid van kinderen is een zaak die iedereen ter harte gaat.

Ook al tracht dit wetsvoorstel een antwoord te geven op een bestaande nood, de veiligheid van kinderen in het verkeer te verhogen, toch merkt een commissielid op dat het voorstel beperkt blijft tot slechts één aspect ervan, namelijk de veiligheid in de schoolomgeving. Moet het probleem niet opengetrokken worden tot de veiligheid van de hele schoolroute? Het gevaar voor ongevallen is daar zelfs nog groter, zeker als de schoolroutes op drukke gewest- of provinciale wegen liggen. Spreker pleit voor een globale aanpak van fietsroutes. Er werden reeds initiatieven genomen, vooral sensibiliseringsinitiatieven inzake fietsveilige schoolroutes en inzake fietspooling.

Moeten er niet eerder echte schoolvervoerplannen opgesteld worden, in analogie met de bedrijfsvervoerplannen? Spreker wil niet pleiten voor een verplicht karakter van deze plannen, maar het is misschien wel goed om stimuli, ook financiële, te voorzien voor scholen om hen ertoe aan te zetten de routes van en naar de school te bekijken en voorstellen te formuleren, samen met lokale of andere overheden.

Voor de indiener van het wetsvoorstel is het evident dat naast de directe schoolomgeving, de hele schoolroute belangrijk is, waarbij de schoolomgeving dan vooral een signaalfunctie heeft. In feite zit de filosofie van de veiligheid van heel de schoolroute verrat in het voorliggende wetsvoorstel. De problematiek situeert zich duidelijk in een algemeen kader, waarbij men wellicht moet werken aan schoolvervoerplannen. Wanneer kinderen talrijk zijn, worden ze opgemerkt en is de situatie voor hen minder gevaarlijk.

Comme la philosophie générale de la proposition de loi est aussi de sécuriser les piétons en général dans le cadre d'une approche globale du chemin de l'école, une sénatrice est d'avis qu'il faut extrapoler cette philosophie vers une idée d'un code de la route très urbain et très adapté à la circulation piétonne, ce qui est un début de généralisation du principe de la vitesse de 30 km/h dans les agglomérations M. Dieleman a ainsi souligné que la distance de freinage et la vitesse de la voiture sont deux éléments extrêmement liés à la sécurité: 30 km/h est une vitesse de sécurité, non seulement par rapport à la distance de freinage, mais aussi par rapport à l'impact.

Un autre commissaire estime que la proposition de loi en discussion ne tient pas compte de ce qui se passe réellement. Il pense aux situations très dangereuses qui surviennent chaque matin et chaque soir, quelle que soit la signalisation: voitures garées en double file, passages bloqués, ... Le danger vient non seulement des véhicules de passage, dont les conducteurs ne savent d'ailleurs pas toujours qu'ils se trouvent à proximité d'écoles, mais aussi des véhicules des parents qui déposent leurs enfants à la porte de l'école le matin et les y reprennent le soir et qui ne sont pas plus prévoyants que les premiers et, évidemment, des véhicules qui roulent trop vite à proximité des écoles.

L'auteur de la proposition de loi fait remarquer que le trafic aux abords des écoles engendre effectivement divers problèmes. Les policiers n'ont toutefois pas le même avis concernant le danger que représentent les voitures garées en double file, étant donné qu'elles constituent aussi souvent un facteur de ralentissement du trafic. En tout cas, cet aspect des choses doit être examiné aussi dans le cadre de l'approche globale.

Plusieurs membres s'interrogent également à propos du régime de subvention que prévoit la proposition de loi. Comment le pouvoir fédéral peut-il accorder une subvention aux régions? Y a-t-il un lien entre l'octroi de la subvention et le statut de la route en question?

L'auteur de la proposition note que la réalisation de l'objectif n'est pas simple. Les régions ne sont pas obligées de soutenir des projets communaux visant à améliorer la sécurité sur le territoire des communes. Le pouvoir fédéral n'est pas non plus tenu d'accorder des subventions aux régions. C'est précisément dans le cadre global des efforts en vue d'améliorer la sécurité aux abords des écoles que la proposition de loi suggère que le pouvoir fédéral fasse une manœuvre de rattrapage, de manière que chaque niveau de pouvoir assume sa part de responsabilité et que, de la sorte, l'on puisse atteindre plus rapidement l'objectif poursuivi.

Les communes doivent dresser un inventaire de tous les points dangereux situés à proximité immé-

Omdat de algemene strekking van het wetsvoorstel ook de veiligheid van de voetgangers in het algemeen beoogt, in het raam van een totaalbenadering van de weg naar en van de school, meent een senator dat er verder moet worden gedacht in de richting van een zeer op de stad gericht verkeersreglement aangepast aan het voetgangersverkeer, wat een begin zou zijn van de veralgemening van het principe van een maximumsnelheid van 30 km/u in de bebouwde kom. Zo heeft ook de heer Dieleman onderstreept dat de remafstand en de snelheid van het voertuig twee elementen zijn die nauw verband houden met de veiligheid: 30 km/u is een veilige snelheid, niet alleen ten opzichte van de remafstand maar ook voor de gevolgen van een ongeval.

Een ander commissielid is van mening dat dit wetsvoorstel voorbijgaat aan wat er zich in werkelijkheid afspeelt. Spreker verwijst naar de zeer gevaarlijke toestanden die er zich elke ochtend en avond voordoen, ongeacht de signalisatie: geparkeerde wagens in dubbele files, geblokkeerde doorgangen, ... Het gevaar schuilt niet alleen in het voorbijrijdend verkeer, dat trouwens niet altijd weet dat het zich in de nabijheid van een school bevindt, maar ook bij diegenen die 's ochtends en 's avonds de kinderen aan de schoolpoort afzetten en die ook niet vooruitziend zijn, net zoals diegenen die te snel rijden in de nabijheid van een school.

De auteur van het wetsvoorstel merkt op dat er zich inderdaad allerhande problemen met het verkeer in de schoolomgeving voordoen. Politie mensen hebben echter geen eenduidige mening over het gevaar van dubbel geparkeerde auto's aangezien zij ook vaak een remmende factor zijn op de snelheid van het voorbijgaand verkeer. Hoe dan ook, dit aspect moet deel uitmaken van de globale aanpak van het probleem.

Enkele leden hebben ook vragen over de toelagerегeling die voorzien is in het wetsvoorstel. Op welke wijze kan de federale overheid een toelage toekennen aan de gewesten? Is er een verband tussen het toekennen van de toelage en het statuut van de weg in kwestie?

De auteur van het wetsvoorstel stipt aan dat het realiseren van de doelstelling niet eenvoudig is. De gewesten zijn niet verplicht om gemeentelijke projecten die de verkeersveiligheid op gemeentelijk terrein verhogen, te steunen. De federale overheid is ook niet gehouden een toelage toe te kennen aan de gewesten. Precies in het globale kader van de veiligheid van de schoolomgeving stelt het wetsvoorstel voor dat de federale overheid een inhaalbeweging maakt, zodat elke overheid een stukje verantwoordelijkheid neemt om de doelstelling sneller te bereiken.

De gemeenten moeten een inventaris maken van alle gevaarlijke punten in de onmiddellijke en de ver-

diatè ou à une certaine distance des écoles ainsi que le long des principaux itinéraires empruntés par les écoliers. Il faudrait que cet inventaire soit dressé non pas par les seuls experts de la sécurité routière, mais par ceux-ci en collaboration avec les usagers, les enfants et les parents, compte tenu du point de vue des directions scolaires. Les communes doivent veiller au respect des règles et inciter la police à en contrôler l'application. Les régions ont compétence en ce qui concerne les routes régionales. Dans les villes aussi, il y a des rues qui connaissent un trafic intense et où les mêmes problèmes se posent. Le pouvoir fédéral doit accorder le statut en question aux quartiers qui sont situés aux abords des écoles et s'occuper des subventions. La sécurité aux abords des écoles relève donc de trois niveaux et il y a lieu de se demander s'il serait utopique de les harmoniser de manière qu'ils puissent collaborer en vue d'une amélioration rapide de la sécurité aux abords des écoles.

En ce qui concerne l'application pratique du respect de la limitation de vitesse, plusieurs membres se posent des questions, notamment quant à la variabilité du panneau en fonction des moments où il y a effectivement beaucoup d'enfants sur la voie publique. Une membre de la commission explique que différentes écoles primaires ont des horaires particuliers, également certaines écoles secondaires ont des horaires différenciés. Alors, des enfants de 12, 13 ans, qui peuvent avoir une heure de fourche, sortent à 11 h de l'école au moment où la vitesse maximale est encore de 50 km/h.

Une sénatrice propose de rendre le panneau clignotant aux heures de sortie ou d'arrivée à l'école pour attirer l'attention des automobilistes à des moments bien précis.

Une membre estime qu'une vitesse maximale de 30 km/h est matériellement difficile à maintenir sur certaines chaussées qui sont de grands axes aux abords d'écoles très fréquentées. Ne peut-on imaginer un système de 30 km/h de principe; mais avec une certaine tolérance au niveau des sanctions; pour coller le plus possible à la réalité concrète de l'abord des écoles.

Un autre membre dit pouvoir souscrire à ce point de vue. Il n'est pas possible d'appliquer partout un statut spécial du style zone 30 km/h: il faut que l'on puisse encore se déplacer en voiture. Il convient d'imposer aux automobilistes des vitesses maximales raisonnables.

M. Dieleman a fait remarquer à ce sujet que pour les enfants fréquentant certaines écoles situées en bordure d'une large route à quatre bandes, sans berme centrale, la situation est en effet particulièrement dangereuse. Dans ce cas, la vitesse ne doit être limitée à 30 km/h qu'aux heures d'arrivée et de sortie des écoles.

dere schoolomgeving en voor de voornaamste schoolroutes. Deze inventaris zou moeten gemaakt worden vanuit het standpunt van de schooldirecties met de medewerking van de gebruikers, de kinderen en de ouders, en dus niet alleen door verkeersdeskundigen. De gemeenten moeten over de naleving ervan waken en de politie inzetten om de toepassing te controleren. De gewesten zijn bevoegd voor de gewestwegen. Ook in de steden zijn er drukke straten met dezelfde problemen. De federale overheid moet het statuut aan de schoolomgeving toekennen en zorgen voor de betoelaging. De veiligheid van de schoolomgeving situeert zich dus op drie niveaus en de vraag is of het utopisch is om deze niveaus op mekaar af te stemmen zodat ze kunnen samenwerken om in één snelle beweging de schoolomgeving veiliger te maken.

Wat de praktische uitvoering betreft voor het naleven van de snelheidsbeperking hebben verschillende leden vragen, onder meer over de variabiliteit van het verkeersbord naargelang er al dan niet veel kinderen op de weg zijn. Een lid verklaart dat verschillende lagere scholen bijzondere uren hebben; ook sommige secundaire scholen hebben uiteenlopende uurregelingen. Kinderen van 12, 13 jaar, die een vrij uur kunnen hebben, verlaten de school om 11 uur op het ogenblik dat de maximumsnelheid dan nog 50 km/u is.

Een senator stelt voor het verkeersbord te laten oplichten tijdens de uren waarop de school begint of eindigt om de aandacht van de automobilisten op die bijzondere tijdstippen te vestigen.

Een ander lid meent dat een maximumsnelheid van 30 km/uur materieel moeilijk te handhaven is op wegen die grote verkeersaders zijn in de buurt van druk bezochte scholen. Men zou misschien een systeem kunnen invoeren van 30 km in principe, met een zekere tolerantie ten aanzien van de bestraffing. Op die manier zou men de concrete werkelijkheid in de nabijheid van scholen het dichtst benaderen.

Een ander lid kan deze stelling aanvaarden. Een bijzonder statuut, stijl zone 30 km/u, is niet overal mogelijk: het moet mogelijk blijven om zich met de wagen te verplaatsen. Aan automobilisten moeten redelijke maximale snelheden worden opgelegd.

De heer Dieleman heeft in dit verband opgemerkt dat voor de leerlingen van sommige scholen, gelegen aan een brede vierbaansweg, zonder middenberm, de situatie inderdaad bijzonder gevaarlijk is. Een snelheidsbeperking tot 30 km/u moet alleen gelden voor de ogenblikken dat de kinderen effectief de school binnenkomen of verlaten.

M. Dieleman a prôné que l'on fasse preuve de souplesse et d'intelligence en prévoyant que les heures en question peuvent être fixées par les directeurs des écoles ou au moyen de minuteries électroniques non rattachées à une commande centrale activée par Electrabel (car toutes les écoles n'ont pas les mêmes horaires). Ce n'est pas parce que les mesures à prendre pour ce qui est des abords des écoles doivent toutes être des mesures spécifiques qu'il ne faut rien faire.

Un membre s'interroge sur la présentation du nouveau panneau indicateur et, surtout, du panneau additionnel portant l'inscription «école: 30 km/h». L'automobiliste qui circule à une vitesse, par exemple, de 50 km/h risque de ne pas pouvoir lire le message qui est inscrit sur le panneau additionnel. Or, il faut absolument qu'il soit lisible, d'où la suggestion d'envisager d'autres possibilités pratiques.

Un autre membre propose de créer un nouveau signal, par exemple un triangle de danger surmontant trois lampes. Au cas où ces lampes clignoteraient, cela signifierait que la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h. Ce panneau pourrait aussi être placé le long de la chaussée et, en particulier, aux arrêts de bus. L'intervenant fait référence aux États-Unis où les clignoteurs des bus scolaires se mettent à fonctionner automatiquement tant à l'avant qu'à l'arrière dès le moment où ils se sont immobilisés et où ils ouvrent leurs portes. La présente proposition de loi pourrait peut-être être amendée en ce sens.

L'auteur principal de la proposition de loi déclare qu'elle a laissé ouverte la question de la forme du nouveau signal (triangle ou carré) parce qu'elle estime qu'il faut d'abord examiner la question et que c'est à la ministre de trouver la meilleure solution possible en collaboration avec son administration. Elle propose quant à elle un triangle sur fond d'un carré fluorescent. C'est un panneau très voyant et bien visible. Le système des clignoteurs peut améliorer la signalisation; il appartient à la ministre et à son administration de prendre une décision à cet égard. Un panneau carré risque de poser des problèmes parce qu'il ne serait pas conforme aux directives européennes. Comment peut-on éviter cet écueil? Le problème vient de ce qu'il existe aujourd'hui une multitude de signalisations et qu'elles diffèrent souvent d'une école à l'autre. Il faut en arriver à une signalisation claire et uniforme.

Un membre se demande si la création d'un nouveau signal ne serait pas contraire à la législation relative à la circulation routière. Le signal d'obligation de vitesse ne doit-il pas être fixé au même poteau?

Un membre renvoie à l'audition de M. Dieleman qui a déclaré que la réglementation en matière de circulation routière et la signalisation routière découlent des conventions de Vienne et de Genève. Ces deux conventions, qui datent de 1968 et qui n'ont pas

De heer Dieleman pleitte om soepelheid op een intelligente manier door te voeren: door te voorzien dat de uren worden bepaald door de directeur van de school of door een systeem van een elektronische timer, zonder centrale bediening door Electrabel (want niet alle scholen volgen dezelfde uurregeling). Het werk rond een schoolomgeving is maatwerk, maar dit kan geen alibi zijn om niets te doen.

Een lid stelt zich vragen over de opstelling van het nieuwe verkeersbord, vooral het onderbord met de vermelding «school: 30 km/u». Bij een snelheid van bijvoorbeeld 50 km/u, is het goed mogelijk dat de automobilist de signalisatie op het onderbord niet kan lezen. De boodschap op het onderbord moet leesbaar zijn, vandaar de suggestie om na te denken over andere praktische mogelijkheden.

Een ander lid stelt voor om een nieuw verkeersbord te creëren, bijvoorbeeld een gevaarsdriehoek met onderaan drie lampen. Wanneer deze lampen flitsen, betekent dit dat de snelheid moet worden beperkt tot maximum 30 km/u. Een dergelijk bord kan ook worden gezet langs de weg, en in het bijzonder op de plaatsen waar de autobus stopt. Spreker verwijst hier naar de schoolbussen in de Verenigde Staten: vanaf het ogenblik dat de schoolbus stopt en de deur open gaat, knipperen automatisch, zowel voor- als achteraan, de lichten op het voertuig. Het voorliggende wetsvoorstel kan misschien in die zin worden gemendeerd.

De hoofdindienster van het wetsvoorstel verklaart dat zij de vraag naar de vorm van het nieuwe verkeersbord (driehoek of vierkant) heeft opengelaten omdat zij meent dat dit eerst bestudeerd moet worden en de best mogelijke oplossing moet door de minister gevonden worden in samenwerking met haar administratie. Zelf stelt zij een driehoek op een fluorescerende — vierkante — achtergrond voor. Dit is een zeer opvallend en goed zichtbaar bord. Het systeem met de knipperlichten kan een betere signalisatie zijn; zij laat de beslissing over aan de minister en haar administratie. Een vierkant bord zou problemen geven omdat het niet conform zou zijn met Europese richtlijnen. Hoe kan dit worden opgelost? Het probleem is de huidige veelheid aan signalisatie die verschilt van school tot school. Er moet een duidelijke éénvormige signalisatie komen.

Een lid vraagt zich af of het creëren van een nieuw verkeersbord niet strijdig is met de verkeerswetgeving. Moet het gebodsteken van snelheid niet op dezelfde paal worden aangebracht?

Een lid verwijst naar de hoorzitting met de heer Dieleman die verklaarde dat de verkeersreglementering en de verkeerssignalisatie voortvloeien uit de conventies van Wenen en Genève. Beide dateren uit 1968, waardoor bepaalde nieuwe ontwikkelingen

dès lors prévu certains développements actuels, sont difficiles à modifier.

Selon M. Dieleman, le nombre des panneaux indicatifs, c'est-à-dire les grands panneaux sur fond bleu avec lettres blanches (comme H — Hôpital), n'est pas limité et l'on peut donc en créer de nouveaux, mais ce seront bien sûr toujours des panneaux indicatifs. Ils peuvent être fluorescents, ce qui les rend plus visibles le soir, ou rétro-réfléchissants (ce qui les rend plus visibles pour les conducteurs étant donné que la lumière des phares est réfléchi). Ces panneaux sont utilisés pour signaler les travaux en cours le long du ring autour de Bruxelles.

Un panneau indicatif peut être beaucoup plus grand qu'un signal de danger. Il est également possible d'apposer un signal de danger sur un panneau indicatif. M. Dieleman estime que ces modalités d'exécution devront faire l'objet d'une discussion avec la ministre.

Un membre souligne qu'au cours de la législature précédente, l'ancien ministre avait annoncé une réforme fondamentale de l'arrêté royal portant règlement général de la police de la circulation routière. La ministre compétente n'envisage-t-elle pas de prendre des mesures similaires ?

La ministre explique que, dans le cadre de la conférence interministérielle, un groupe de travail examine actuellement les questions liées à la sécurité routière. La proposition de loi a aussi été discutée dans ce groupe. Il s'avère qu'il subsiste quelques difficultés à résoudre. Le travail avec les régions a permis de mettre en évidence un certain nombre de points qui posaient problème dans la proposition. En plus, la question de la sécurité aux abords des écoles fait partie intégrante du plan de sécurité du gouvernement.

L'attention des auteurs de la proposition de loi est portée sur les abords directs des écoles, ce qui est compréhensible. Aux alentours des écoles se concentrent des jeunes, et donc des usagers de la route vulnérables, qui sont souvent confrontés, en tant que piétons ou cyclistes, à la circulation routière résultant de la vie scolaire (les parents qui viennent conduire et rechercher leurs enfants). Ce sont en effet les enfants conduits ou recherchés en voiture qui courent le plus de risques en raison du caractère pressé et contrevenant des parents et du manque d'expérience dans la circulation de ces jeunes passagers. Un aménagement sûr des abords des écoles avec une limitation de vitesse à 30 km/h est dès lors une bonne mesure.

Il faut cependant signaler que les accidents impliquant des écoliers ne se passent pas nécessairement aux abords des écoles. Il ressort d'une enquête que ces accidents se passent très souvent sur le chemin de l'école. Actuellement, la circulation aux abords de beaucoup d'écoles est souvent chaotique et ralentit le trafic, et c'est pour cette raison que les accidents

niet zijn voorzien, doch de conventies zijn moeilijk te wijzigen.

Volgens de heer Dieleman zijn aanwijzingsborden, dit zijn grote borden met een blauwe achtergrond en witte tekens (zoals H — Hospitaal) niet beperkt en mogen er nieuwe gecreëerd worden, doch het blijven aanwijzingsborden. Zij kunnen fluorescerend gemaakt worden (dit is duidelijk maken bij daglicht) of retro-reflecterend (dit is duidelijk maken naar diegenen die achter de autolampen zit — het licht wordt weerkaatst). Dergelijke borden worden gebruikt om de werken te situeren op de ring rond Brussel.

Een aanwijzingsbord kan veel groter zijn dan een gevaarsbord. Mogelijk is ook een gevaarsbord op een aanwijzingsbord aanbrengen. De heer Dieleman meende dat die uitvoeringsmodaliteiten met de minister moeten worden besproken.

Een lid stipt aan dat tijdens de voorbije legislatuur de toenmalige minister een grondige hervorming van het koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, had aangekondigd. Worden er nu door de bevoegde minister dan geen gelijklopende maatregelen voorzien ?

De minister verklaart dat een werkgroep op dit ogenblik de vraagstukken omtrent de verkeersveiligheid bestudeert in het raam van een interministeriële conferentie. Ook het wetsvoorstel is in die werkgroep besproken. Het blijkt dat er nog enkele problemen op te lossen zijn. De samenwerking met de gewesten heeft een aantal punten uit het voorstel naar voren gebracht die nog problemen deden rijzen. Bovendien maakt de veiligheid in de nabijheid van scholen integraal deel uit van het veiligheidsplan van de regering.

De aandacht van de indieners van het wetsvoorstel gaat naar de onmiddellijke omgeving van de scholen en dat is begrijpelijk. Rond de scholen vindt men een concentratie van jongeren en dus van zwakke weggebruikers, die als voetganger of fietser dikwijls worden geconfronteerd met verkeer veroorzaakt door het schoolleven (ouders die hun kinderen komen brengen en halen). Het zijn immers de kinderen die per auto gebracht of opgehaald worden die het meest gevaar lopen omdat de ouders gehaast zijn en overtredingen begaan en omdat die jonge passagiers weinig verkeerservaring hebben. Een aanpassing rond de scholen waar de snelheid tot 30 km/u wordt beperkt, is bijgevolg een goede maatregel.

Nochants dient erop gewezen te worden dat de ongevallen waarbij scholieren betrokken zijn, niet noodzakelijk in de buurt van scholen plaatshebben. Uit een enquête blijkt dat die heel dikwijls op de weg naar de school gebeuren. Tegenwoordig is het verkeer in de nabijheid van veel scholen dikwijls zo chaotisch dat het daardoor vertraagd wordt en om die reden

n'arrivent qu'exceptionnellement. On ne peut pas dire la même chose des accidents qui arrivent sur le chemin de l'école.

La sécurité des abords des écoles doit donc être abordée globalement avec la problématique du chemin de l'école.

Le principe de limiter la vitesse à 30 km/h aux abords des écoles rencontre les préoccupations de la ministre. Dans le but d'uniformiser les situations, il peut paraître préférable d'édicter une règle générale plutôt que de faire dépendre cette limitation de vitesse de l'apposition de panneaux comme prévu dans la proposition à l'examen.

La limitation dans le temps de la limitation de vitesse doit être retenue mais doit être précisée. Il conviendrait de prendre contact avec les communautés pour connaître les heures d'entrée et de sortie des élèves pour adapter les limitations en fonction.

Un représentant de la Région flamande déclare qu'à l'occasion du Congrès belge de la route de 1997, la Région flamande a fait réaliser une enquête sur les endroits équipés de bi-flashes et ceux équipés d'éclairage ponctuel (éclairage situé au-dessus des passages pour piétons).

Pour ce qui est des lieux équipés de bi-flashes, on a examiné 108 endroits :

— 2 ans avant l'installation des bi-flashes, il y a eu 6 accidents qui ont fait 1 mort, 2 blessés graves et 3 blessés légers au passage situé à hauteur de l'école;

— 2 ans après l'installation, il y a eu 6 accidents, qui ont fait 2 blessés graves et 4 blessés légers.

On peut en conclure qu'il n'y a eu pratiquement aucune amélioration.

Pour ce qui est des endroits équipés d'un éclairage ponctuel, on a examiné 65 passages pour piétons :

— avant l'installation, il y a eu 3 accidents qui ont fait 2 blessés graves et 1 blessé léger;

— après l'installation, il y a eu 6 accidents, qui ont fait 2 blessés graves et 4 blessés légers.

Dans tous ces endroits, on ne peut pas dire que l'aménagement ait contribué à faire diminuer les accidents. Mais peut-être y en aurait-il eu davantage si on ne l'avait pas fait.

L'expérience nous apprend que ce n'est pas tant les abords directs de l'école qui constituent le point faible, mais surtout le chemin de l'école, où l'on a toujours affaire à plusieurs gestionnaires de la route.

La politique d'accords menée par le gouvernement flamand, à laquelle sont associés tous les acteurs en

komen daar slechts uitzonderlijk ongevallen voor. Men kan hetzelfde niet zeggen voor de ongevallen op de gehele weg naar en van de school.

De veiligheid in de nabijheid van de scholen dient dus samen met de problematiek van de hele weg naar de school als een geheel te worden aangepakt.

Het principe om in de nabije omgeving van de school de snelheid te beperken tot 30 km/u komt tegemoet aan de zorg van de minister. Om eenvormigheid in de toestand te brengen geniet een algemene regel wellicht de voorkeur boven een snelheidsbeperking die afhangt van het plaatsen van borden, zoals dat in de voorliggende tekst wordt voorgesteld.

De beperking in de tijd van de snelheidsbeperking is zeker aan te bevelen maar dient nader te worden omschreven. Het zou goed zijn dat er contact wordt opgenomen met de gemeenschappen om te weten op welke uren de leerlingen naar school komen en de school verlaten, om aldus de snelheidsbeperkingen in het licht daarvan aan te passen.

Een vertegenwoordiger van het Vlaamse Gewest verklaart dat het Vlaamse Gewest, naar aanleiding van het Belgisch wegencongres voor 1997, onderzoek heeft gedaan naar de plaatsen met bi-flashes en de plaatsen met punctuele verlichting (de verlichting boven de oversteekplaats voor voetgangers).

Wat de bi-flashes betreft, zijn er 108 locaties onderzocht :

— 2 jaar voor het plaatsen van de bi-flashes waren er 6 ongevallen, met 1 dode, 2 zwaargewonden en 3 lichtgewonden aan de oversteek ter hoogte van de school;

— 2 jaar na de plaatsing waren er 6 ongevallen, met 2 zwaargewonden en 4 lichtgewonden.

Besluit: praktisch geen verbetering.

Wat betreft de punctuele verlichting, zijn er 65 oversteekplaatsen onderzocht :

— voor de plaatsing waren er 3 ongevallen, met 2 zwaargewonden en 1 lichtgewonde;

— na de plaatsing waren er 6 ongevallen, met 2 zwaar- en 4 lichtgewonden.

Op al die locaties kan men niet stellen dat de inrichting iets bijgedragen heeft aan het verminderen van de ongevallen. Misschien hadden het er meer geweest als de inrichting niet was veranderd.

Zoals de ervaring leert, is de directe schoolomgeving minder het zwakke punt, maar vooral de weg van en naar de school waar men telkenmale met verschillende wegbeheerders te maken heeft.

Het convenantenblad van de Vlaamse regering waarbij alle actoren betrokken worden om een soort

vue d'établir une sorte de contrat, est une bonne chose pour l'avenir.

Un commissaire rappelle que M. Dieleman a déclaré que 6 accidents ne suffisent pas statistiquement pour pouvoir tirer une conclusion claire. Selon M. Dieleman, un des problèmes des bi-flashes est que certains ont fonctionné selon un schéma simple établi par Electrabel (de 8 à 9 h 30), ce qui leur a fait perdre leur crédibilité.

M. Dieleman a aussi souligné que l'éclairage ponctuel semble être un système fantastique, mais ne peut être contreproductif. Cet éclairage doit être installé techniquement de manière optimale. Il y a eu des éclairages ponctuels où le piéton qui traversait était moins bien visible. La Région flamande a élaboré de nouvelles directives pour que l'éclairage soit installé d'une manière spécifique, de manière à accentuer le contraste entre le piéton et l'arrière-plan.

Un autre représentant de la Région flamande souhaite mettre en avant le nouveau module (module 10) conçu par le gouvernement flamand dans le cadre du réaménagement des abords des écoles. Ce module a été mis en œuvre à partir de l'année 2000 dans le cadre des accords de mobilité. Le but est de sécuriser davantage, par des réaménagements, les abords des écoles se trouvant à une distance de quelque 200 mètres d'une route régionale.

La région a pris des engagements, tout comme les communes et les écoles. À terme, l'école doit établir un plan de transport scolaire afin d'inciter à un comportement différent aux abords des écoles. On a prévu un montant de 250 millions de francs pour réaménager de façon sûre les abords des écoles situées dans les environs des routes régionales.

Le représentant de la Région bruxelloise explique que celle-ci a établi, conjointement avec l'IBSR, un programme destiné à une première série d'écoles situées le long de routes régionales.

Un des seuls moyens d'amener les usagers de la route à adopter un comportement approprié au volant, est de créer un paysage routier qui incite à un tel comportement. L'impact des panneaux routiers est devenu symbolique. À la Région de Bruxelles-Capitale, on essaye de simplifier le paysage routier en enlevant de nombreux panneaux superflus et en plaçant des panneaux aussi petits que possible. Utiliser un panneau qui ne peut qu'indiquer un danger n'aura pas l'impact souhaité pour rendre les abords des écoles plus sûrs.

En ce qui concerne le panneau additionnel indiquant les heures d'application, l'intervenant estime qu'il faut également y mentionner les jours. Le paysage routier n'épouse plus la réalité s'il continue à recourir à une signalisation fixe. Si un signal d'obli-

contract op te stellen, is een goede zaak voor de toekomst.

Een commissielid merkt op dat de heer Dieleman heeft verklaard dat 6 ongevallen statistisch te weinig zijn om een duidelijke conclusie te trekken. Volgens de heer Dieleman is één van de problemen met de bi-flashes dat sommige bleven werken met een eenvoudig schema van Electrabel (van 8 tot 9.30 uur), hetgeen de geloofwaardigheid ervan ondermijnde.

De heer Dieleman heeft ook onderstreept dat punctuele verlichting fantastisch lijkt, doch contraproductief kan zijn. Dergelijke verlichting moet technisch optimaal worden geïnstalleerd. Er zijn punctuele verlichtingen geweest waar de overstekende voetganger minder goed zichtbaar werd. Het Vlaamse Gewest heeft nieuwe richtlijnen opgesteld om de punctuele verlichting op een specifieke manier aan te brengen, zodanig dat het contrast tussen de voetganger en de achtergrond groot wordt.

Een andere vertegenwoordiger van het Vlaamse Gewest wenst de nieuwe module (module 10) die door de Vlaamse regering ontworpen is in het kader van herinrichting van schoolomgevingen, duidelijker naar voren brengen. Met deze module werd een aanvang genomen vanaf het jaar 2000 in het kader van het mobiliteitsconvenantenbeleid. Het doel ervan is om de schoolomgeving die aan of op een afstand van ongeveer 200 meter van een gewestweg ligt, veiliger te maken door een herinrichting.

Het gewest heeft verplichtingen op zich genomen, net zoals de gemeenten en de scholen. Op termijn moet de school een schoolvervoersplan opstellen om tot een alternatief gedrag in de schoolomgeving aan te zetten. Hiervoor werd een bedrag van 250 miljoen frank voorzien om schoolomgevingen in de buurt van gewestwegen opnieuw veilig in te richten.

De vertegenwoordiger van het Brussels Gewest legt uit dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een programma opgesteld heeft, samen met het BIVV, voor een eerste reeks scholen die liggen aan gewestwegen.

Één van de enige middelen om weggebruikers tot een aangepast rijgedrag te brengen, is een wegbeeld dat aanzet tot dergelijk rijgedrag. De draagkracht van verkeersborden is symbolisch geworden. Vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden er pogingen gedaan om het wegbeeld te vereenvoudigen en tracht men heel wat overbodige borden weg te halen en zo klein mogelijke borden te plaatsen. Gebruik maken van een bord dat alleen een gevaar kan aanduiden, zal niet de gewenste draagkracht hebben om de schoolomgeving veiliger te maken.

Wat betreft het onderbord dat de uren vermeldt, meent spreker dat dit ook de dagen moet vermelden. Met een vaste signalisatie sluit het wegbeeld niet meer aan op de realiteit. Als een gebods-, verbods- of gevaarteken ergens wordt aangebracht en de wegge-

gation, d'interdiction ou de danger est installé à un endroit déterminé et que l'utilisateur de la route ne voit rien qui y corresponde effectivement, il s'ensuivra un comportement inapproprié.

Le représentant de la Région de Bruxelles-Capitale estime qu'aménager une large route à quatre bandes en zone 30, c'est la meilleure manière de faire rouler tout le monde à 90 km/h sur les bandes du milieu. C'est pourquoi la Région bruxelloise plaide en faveur du réaménagement des abords des écoles plutôt que pour une échappatoire permettant de se couvrir grâce à l'instauration d'un nouveau signal routier.

L'auteur de la proposition de loi souligne qu'un panneau de signalisation n'est pas l'autre. Peut-être les usagers ne remarquent-ils plus le signal utilisé actuellement, auquel cas il est sans doute préférable de le supprimer et de le remplacer par un nouveau signal clair et voyant que tout le monde verra à l'approche d'une école.

La raison pour laquelle l'intervenant plaide en faveur d'une solution autre qu'une zone 30 km/h est que ce type de zone convient dans un quartier tranquille, mais pas sur une voie très fréquentée dont la traversée s'apparente d'ailleurs pour les enfants à une partie de roulette russe.

Le représentant de la Région bruxelloise répond que le but n'est certainement pas d'instaurer partout une zone 30 km/h, surtout pas sur les grands axes de pénétration. Plusieurs écoles de la Région bruxelloise sont situées en bordure de tels axes où le concept de la zone 30 km/h est inutilisable. Ce qu'il faut faire par contre, c'est veiller à un bon aménagement des abords des écoles afin de rendre sûrs les passages pour piétons. Selon l'intervenant, le signal pose également des problèmes sur le plan des prescriptions urbanistiques.

Pour l'auteur de la proposition de loi, un réaménagement des abords des écoles n'exclut pas l'installation d'un nouveau signal voyant. Le but est d'arriver à une solution pour que l'utilisateur de la voie publique ne puisse pas passer devant une école sans se rendre compte que c'était une école. Les pics de danger se situent entre le début de la garderie du matin et la fin de la garderie du soir, lorsque les enfants sortent au compte-gouttes. Ce ne sont pas les moments où ils sortent tous ensemble.

Le représentant de la Région de Bruxelles-Capitale affirme que son gouvernement souscrit clairement à la volonté de sécuriser les abords des écoles. Il souligne cependant la nécessité de tenir compte, surtout lorsqu'il s'agit d'émettre des recommandations, du fait qu'un ralentissement substantiel de la vitesse du trafic sur les axes régionaux, et les files qui en découleraient, risquent de générer un trafic de contournement sur des axes épargnés par ce phénomène jusque-là. On risque donc de déplacer l'insécurité vers des endroits plus éloignés des abords des écoles. Il prône

bruiker kan niets wezenlijk zien dat hiermee in overeenstemming is, dan leidt dit tot onaangepast rijgedrag.

De vertegenwoordiger van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest meent dat een brede vierbaansweg inrichten als een zone 30 een perfecte manier is om iedereen in het midden aan 90 km/u te laten rijden. Daarom pleit het Brussels Gewest voor herinrichting van de schoolomgeving en niet voor een achterpoortje om zich in te dekken met een nieuw verkeersbord.

De auteur van het wetsvoorstel onderstreept dat het ene bord het andere niet is. Het bord dat nu wordt gebruikt, wordt misschien door weggebruikers niet meer opgemerkt en kan wellicht beter worden verwijderd. Een nieuw bord, met signalisatie, dat duidelijk en opvallend is, zal door iedereen worden gezien wanneer hij/zij een schoolomgeving nadert.

De reden waarom spreker pleit voor een andere oplossing dan een zone 30 km/u is dat een dergelijke zone wel kan in een rustige wijk, maar niet voor een zeer drukke weg waar het trouwens voor kinderen bijna Russische roulette is om over te steken.

De vertegenwoordiger van het Brussels Gewest antwoordt dat het zeker niet de bedoeling is om overal een zone 30 in te voeren, zeker niet op de grote invalswegen. In het Brussels Gewest liggen een aantal scholen aan dergelijke wegen waar het concept niet kan gebruikt worden. Wat wel moet gebeuren is een goede inrichting voor veilige oversteekplaatsen aan scholen. Volgens spreker stelt het bord ook problemen op het vlak van stedenbouwkundige voorschriften.

Voor de auteur van het wetsvoorstel sluit een andere inrichting van de schoolomgeving het plaatsen van een nieuw en opvallend bord niet uit. De bedoeling is te komen tot een oplossing zodat een weggebruiker een school niet voorbijrijdt zonder dat hij gezien heeft dat het een school was. De grootste gevaarsmomenten zijn als de voorbewaking begint en tot het einde van de nabewaking als de kinderen druppelsgewijs naar buiten komen, niet de momenten dat ze allemaal tegelijk naar buiten komen.

De vertegenwoordiger van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stelt dat zijn regering zich duidelijk inschrijft in de beveiliging van de schoolomgeving. Toch wijst hij erop dat — zeker wanneer het gaat om het uitvaardigen van aanbevelingen —, men er rekening mee moet houden dat een substantiële vertraging van de verkeerssnelheid op gewestwegen en de daaruit voortvloeiende files kunnen leiden tot sluipverkeer over wegen waar dit fenomeen vroeger niet voorkwam. Het risico bestaat dus dat het gevaar van de onveiligheid wordt verlegd naar plaatsen ver-

donc que les recommandations éventuelles ne se focalisent pas uniquement sur les abords des écoles.

IV. DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Cet article, qui n'a suscité aucune question, est adopté à l'unanimité des 8 membres présents.

Articles 2 et 3

En ce qui concerne ces articles qui prévoient la possibilité d'apposer des signaux aux abords des écoles pour que la vitesse soit limitée pendant certaines heures, la ministre fait observer que des limitations de vitesse locales sont indiquées par des panneaux de signalisation C43. On ne peut pas associer une limitation de vitesse à un signal de danger, dans ce cas, le signal A23. Ce serait contraire à la systématisation de la réglementation routière et aux accords internationaux concernant la signalisation routière.

La proposition de limiter la vitesse seulement pendant certains jours et à certaines heures peut en théorie être indiquée sur un panneau additionnel placé en dessous. Les mentions sur ce panneau (voir l'exemple des places de parking réservées aux bus scolaires) sont cependant à peine lisibles pour les occupants des voitures qui passent.

Lorsqu'une règle de circulation, dans ce cas une limitation de vitesse, ne doit pas être respectée de manière permanente, la signalisation à indications variables offre une meilleure alternative.

L'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 stipule déjà que toutes les écoles doivent être signalées (règlement gestionnaire de voiries). Tous les panneaux de signalisation doivent être de type réfléchissant ou avec un éclairage intégré. Le fond jaune est un produit d'un fabricant bien déterminé. Ce n'est pas conforme aux accords internationaux concernant la signalisation routière.

Mme Lindekens et consorts déposent les amendements n^{os} 1 et 2.

L'auteur déclare que ces amendements ont été déposés après une vaste concertation avec les différents auteurs de la proposition de loi initiale. Ces amendements optent pour une loi-cadre dans laquelle le Parlement esquisse les grandes lignes, à charge pour le ministre d'en assurer la mise en œuvre concrète conjointement avec un groupe d'experts.

Le premier amendement prévoit qu'il faut entendre par abords d'une école, une ou plusieurs voies publi-

der gelegen van de schoolomgeving. Hij pleit er dus voor dat de eventuele aanbevelingen verder kijken dan naar de schoolomgeving alleen.

IV. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel geeft geen aanleiding tot vragen en wordt eenparig aangenomen door de 8 aanwezige leden.

Artikelen 2 en 3

Over de artikelen die voorzien in de mogelijkheid om nabij de scholen verkeersborden te plaatsen voor een snelheidsbeperking tijdens sommige uren, merkt de minister op dat plaatselijke snelheidsbeperkingen aangegeven worden door de signalisatieborden C43. Een snelheidsbeperking kan niet samengaan met een gevaarteeken, in dit geval A23. Dat zou ingaan tegen het systeem van de verkeersreglementering en de internationale overeenkomsten over de wegsignalisatie.

Het voorstel om de snelheid alleen te beperken gedurende sommige dagen en uren kan in theorie worden aangegeven op een onderbord. De vermeldingen op dat bord (zie bijvoorbeeld de parkeerplaatsen voor schoolbussen) zijn echter nauwelijks leesbaar voor wie er per auto voorbijrijdt.

Wanneer een verkeersregel, in dit geval een snelheidsbeperking, niet permanent moet worden nageleefd, is signalisatie met variabele aanwijzingen een beter alternatief.

Het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 bepaalt al dat alle scholen moeten worden aangegeven (reglement van het wegbeheer). Alle signalisatieborden dienen van het reflecterende type te zijn of een binnenverlichting te hebben. De gele achtergrond komt van een welbepaalde fabrikant. Dat is niet in overeenstemming met de internationale overeenkomsten over de wegsignalisatie.

Mevrouw Lindekens c.s. dienen de amendementen nrs. 1 en 2 in.

De auteur verklaart dat deze amendementen zijn ingediend na ruim overleg met de verschillende indieners van het oorspronkelijke wetsvoorstel. Door deze amendementen wordt er geopteerd voor een kaderwet waardoor het parlement de krijtlijnen trekt en de minister, samen met een groep deskundigen, concrete invulling geeft.

Het eerste amendement voorziet dat onder schoolomgeving wordt verstaan één of meer openbare

ques situées aux abords immédiats d'une école ou d'un complexe scolaire. La notion d'abords d'une école est clairement définie.

Le deuxième amendement prévoit qu'aux abords des écoles, la vitesse est limitée à 30 km/h avant et après les heures de cours, sans indiquer précisément quelles sont ces heures de cours. Cette disposition ne s'applique pas aux zones qui font partie d'une zone 30, d'une zone résidentielle ou d'une zone piétonnière, où cela n'est pas nécessaire étant donné qu'en raison de leur nature, une zone 30 y a déjà été créée. Pour les écoles qui ne sont pas situées dans une zone 30, il est important d'imposer, avant et après les heures de cours, une limitation de vitesse de 30 km/h. Ces amendements laissent aux experts le soin de définir le panneau (avec ou sans fond fluorescent et avec ou sans feux clignotants).

La ministre estime que ces amendements ont pour but, premièrement, de définir la notion «abords des écoles» et, deuxièmement, de limiter la vitesse à ces endroits à 30 km/h, en tenant compte des zones où la vitesse est déjà réduite à 30 km/h en permanence.

En ce qui concerne la définition (nouvel article 2), la ministre n'a pas de remarques particulières à formuler. C'est effectivement une précision à laquelle elle peut se rallier.

En ce qui concerne le nouvel article 3, il stipule une limitation de vitesse à 30 km/h avant et après les heures d'écoles, excepté dans les zones 30 (la limitation de vitesse est permanente), les zones résidentielles et les zones réservées aux piétons. Pour les deux dernières, la limitation de vitesse est encore plus basse.

La ministre doit relever que la limitation avant et après les heures d'écoles ne semble pas assez précise. Rédigée telle quelle, elle pourrait être interprétée comme couvrant 24 heures. Il faudra plus de précisions.

Le plan fédéral de sécurité, qui a été récemment adopté par le Conseil des ministres, stipule qu'en 2003, tous les abords d'écoles dans des zones résidentielles seront considérés comme zone 30. La ministre plaide aussi pour que tous les abords d'écoles, sans exception, soient zone 30. Cette mesure ne sera pas seulement positive pour l'école, elle le sera aussi pour la qualité de la vie à cet endroit. Il faut demander aux communes de délimiter clairement leurs zones d'habitations. Dans le cadre du planning «mobilité et transport», c'est déjà le cas de beaucoup de communes. À ce sujet, on peut s'attendre de la part de l'État fédéral à une attitude souple lors de l'attribution du statut de zone 30.

Pour les abords d'écoles qui ne se trouvent pas dans des zones d'habitation, la proposition de loi offre tout de même une issue. La ministre propose qu'au sein des

wegen gelegen in de onmiddellijke omgeving van een school of een schoolcomplex. De schoolomgeving krijgt een duidelijk afgebakend statuut.

Het tweede amendement stelt dat in de schoolomgeving de snelheid tot 30 km/u wordt beperkt, namelijk voor en na de schooluren, zonder precies aan te duiden wanneer die schooluren zijn. Dit geldt niet voor gebieden die deel uitmaken van een zone 30, een woonerf of een voetgangersgebied omdat het daar niet nodig is, namelijk omdat door hun aard er reeds een zone 30 werd aangelegd. Voor alle scholen die niet in een zone 30 liggen, is het belangrijk dat voor en na de schooluren toch de snelheidsbeperking tot 30 km/u wordt opgelegd. Door deze amendementen wordt ook het vastleggen van het bord, al dan niet met een fluorescerende achtergrond of met knipperlichten, aan deskundigen overgelaten.

Naar het oordeel van de minister hebben die amendementen in de eerste plaats tot doel het begrip «schoolomgeving» te omschrijven en vervolgens de snelheid op die plaatsen te beperken tot 30 km/u, met inachtneming van de zones waar de snelheid reeds permanent tot 30 km/u beperkt is.

Wat de definitie betreft (het nieuwe artikel 2), heeft de minister geen bijzondere opmerkingen. De minister kan met die precisering instemmen.

Het nieuwe artikel 3 stelt een snelheidsbeperking in tot 30 km/u voor en na de schooluren, met uitzondering van de zones 30 waar die beperking permanent geldig is, de woonerven en de voetgangersgebieden. Voor die twee laatste is de snelheidsbeperking nog lager.

De minister wijst er toch op dat de beperking voor en na de schooluren niet nauwkeurig is omschreven. Zoals die nu is opgesteld kan ze worden geïnterpreteerd als voor 24 uur geldig. Dat moet nader worden bepaald.

Het federaal veiligheidsplan dat onlangs door de Ministerraad is aangenomen, bepaalt dat in het jaar 2003 de omgeving van alle scholen in woongebieden als zone 30 zullen worden beschouwd. De minister pleit er ook voor dat zone 30 wordt ingevoerd in de omgeving van alle scholen, zonder enige uitzondering. Die maatregel zal niet alleen positief zijn voor de school, maar ook voor de levenskwaliteit op die plaats. Aan de gemeenten moet worden gevraagd hun woongebieden duidelijk af te bakenen. In het raam van de planning «mobiliteit en vervoer» is dat nu al voor vele gemeenten het geval. Van de kant van de federale Staat mag men daarover een soepele houding verwachten bij het toekennen van het statuut zone 30.

Voor de omgeving van scholen die zich niet in woongebieden bevinden, biedt het wetsvoorstel niettemin een oplossing. De minister stelt voor dat binnen

agglomérations, la limitation à 30 km/h soit effective avant et après les heures d'école. En dehors des agglomérations, cela dépendra de l'appréciation du gestionnaire de la voirie. Lorsque la limitation de vitesse est de 90 km/h, on ne peut pas imposer une limitation à 30 km/h sans mesures complémentaires. Si l'école est située dans un grand domaine, le trafic à l'entrée n'est pas toujours problématique.

Dans l'amendement, le Roi a la compétence en matière de signalisation routière et de délimitation. Ceci fait l'objet de discussions au sein du groupe de travail CIMIT de manière à préciser la question.

Le représentant de la Région de Bruxelles-Capitale fait référence à la définition des heures d'école qui figure dans l'amendement n° 2. La question est de savoir si on entend par là aussi «pendant les heures d'école», par exemple lorsque les rangs sortent.

Un membre estime que si des panneaux limitant la vitesse à 30 km/h sont placés aux abords des écoles, il faut aussi pouvoir verbaliser l'automobiliste qui est en contravention. Pour pouvoir verbaliser, il faut connaître précisément le champ d'application géographique de la législation en question. Or, le champ d'application est trop flou. Il faut préciser à partir d'où la législation, et la verbalisation éventuelle en cas de contravention, s'applique. L'amendement à l'article 2 prévoit que l'abord d'une école couvre une ou plusieurs voies publiques situées aux abords immédiats d'une école ou d'un complexe scolaire. Que signifie le mot «immédiat»? Est-ce 100 m, 200 m, ...? Le membre propose de remplacer les mots «les abords immédiats» par une définition de la zone scolaire qui serait l'espace compris entre les panneaux A 23. Sinon, on ouvre la porte à des contestations.

Un autre intervenant se rallie à cette observation. Si le législateur crée une réglementation particulière, il faut disposer de notions précises afin de pouvoir sanctionner des éventuels contrevenants qui auraient provoqué des accidents graves. Or, les notions d'«abord immédiat», mais aussi de «avant et après les heures de cours» posent problème.

En ce qui concerne la première notion, le dispositif doit bien préciser les mesures, soit par une distance précise, soit par une délimitation par le panneau.

En ce qui concerne la deuxième notion, le membre fait observer que les communautés, et en particulier la Communauté française, se penchent actuellement sur la question des heures extra-scolaires. On sait que les élèves ne sont pas déposés 5 minutes avant le début des cours et ne sont pas repris 5 minutes après la fin des cours. Limiter l'application de la proposition de loi aux heures juste avant et juste après les heures scolaires, est une discrimination vis-à-vis d'une partie de la population scolaire, notamment ceux qui sont déposés très tôt et repris très tard.

de bebouwde kom de snelheidsbeperking van 30 km/u zou gelden voor en na de schooluren. Buiten de bebouwde kom zou dat afhangen van de wegbeheerder. Wanneer de snelheidsbeperking 90 km/u bedraagt kan men geen beperking tot 30 km/u opleggen zonder bijkomende maatregelen. Is de school in een groot domein gelegen, dan verloopt het verkeer bij de ingang niet altijd problematisch.

Het amendement biedt de Koning bevoegdheden inzake verkeerssignalisatie en snelheidsbeperking. Dit wordt besproken in de werkgroep CIMIT met het oog op nadere omschrijving van het probleem.

De vertegenwoordiger van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verwijst naar de definitie van de schooluren in het amendement nr. 2. De vraag rijst of daar ook mee bedoeld wordt «tijdens de schooluren», bijvoorbeeld als de rangen naar buiten komen.

Als verkeersborden met een snelheidsbeperking van 30 km/u in de buurt van scholen worden geplaatst moet het volgens een lid ook mogelijk zijn de automobilist die een overtreding begaat te verbaliseren. Daarvoor moet men precies weten hoever de wetgeving terzake geografisch reikt. Het toepassingsgebied is veel te vaag. Er moet worden bepaald vanop welke plaats de wetgeving van toepassing is en de verbalisering ingeval van overtreding kan worden uitgevoerd. Het amendement op artikel 2 stelt dat onder schoolomgeving wordt verstaan één of meer openbare wegen, gelegen in de onmiddellijke omgeving van een school of een schoolcomplex. Wat betekent hier het woord «onmiddellijk»? Is dat 100 m, 200 m, ...? Het lid stelt voor om de woorden «de onmiddellijke omgeving» te vervangen door een definitie van schoolgebied dat de ruimte zou zijn tussen de borden A 23. Anders zet men de weg open voor betwistingen.

Een ander spreker is het met die opmerking eens. Als de wetgever een bijzondere reglementering instelt moet men over nauwkeurige begrippen beschikken om eventuele overtreders te kunnen bestraffen die ernstige ongevallen hebben veroorzaakt. De begrippen «onmiddellijke omgeving» maar ook «voor en na de uren» doen problemen rijzen.

Wat het eerste begrip betreft, dient het dispositief duidelijk te bepalen welke die maatregelen zijn, ofwel door nauwkeurig de afstand te bepalen ofwel door het gebied af te bakenen met borden.

Wat het tweede begrip betreft merkt het lid op dat de gemeenschappen, en in het bijzonder de Franse Gemeenschap, zich thans over de kwestie van de buitenschoolse uren buigen. Men weet dat leerlingen niet vijf minuten voor het begin van de lessen worden gebracht en ook niet vijf minuten erna worden opgehaald. De draagwijdte van het wetsvoorstel beperken tot de uren juist voor en juist na de schooluren is discriminerend ten aanzien van een gedeelte van de schoolbevolking, namelijk diegenen die vroeg worden gebracht en laat opgehaald.

M. Barbeaux dépose l'amendement n° 5 qui est un sous-amendement à l'amendement n° 1 et qui a pour but d'objectiver et de préciser dans la loi l'espace qui peut être considéré comme zone scolaire.

En ce qui concerne la détermination de la plage horaire, l'auteur de la proposition de loi souligne que la proposition ne dit pas «immédiatement» avant et «immédiatement» après les heures d'école. Le but de la proposition est de limiter la vitesse à partir du moment où débutent les surveillances avant les cours jusqu'au moment où prennent fin les surveillances après les cours. En effet, le danger est le plus grand au moment où les enfants entrent ou sortent de l'école au compte-goutte que, non pas 5 minutes avant le début des cours et 5 minutes après la fin des cours. Il est toutefois préférable que le législateur ne fixe pas les heures de manière trop rigide et, même qu'il laisse au ministre le soin de déterminer quelles sont les heures les plus appropriées en concertation avec les communautés et l'IBSR. C'est la raison pour laquelle les amendements visent à transformer la proposition en loi-cadre.

En ce qui concerne les abords immédiats des écoles, il est clair que la zone concernée doit être signalée au moyen du panneau et que celui-ci doit être très visible. Le rayon de cette zone variera en fonction des écoles et il sera déterminé sur la base d'un inventaire des points dangereux qui sera dressé par les administrations communales en concertation avec les experts de la circulation, les directions des écoles, les parents et les enfants.

Le représentant de la Région flamande signale que les signalisations variables ne sont pas encore utilisées en Belgique. Au cas où l'on pourrait prévoir une telle signalisation, il ne serait probablement plus nécessaire d'appliquer la plage horaire en question donc l'ensemble du pays. Une signalisation variable permettrait également de ralentir la circulation à l'occasion d'événements scolaires spécifiques (comme un voyage scolaire dans le cadre duquel de grands groupes d'élèves quittent l'école pour monter dans un autobus ou le transport d'élèves en bus vers une piscine en vue de la leçon de natation hebdomadaire). Prévoir un zone 30 jusqu'à 9 heures pour l'ensemble de la Flandre n'a pas de sens si les enfants doivent être à l'école au plus tard à 8 h 30. La signalisation variable doit permettre une intervention plus souple comme le permettent déjà les «bi-flashes» qui sont utilisés en Flandre à des moments spécifiques.

La ministre estime qu'il n'y a pas de contradiction entre la souplesse d'un panneau variable et une précision de la plage horaire pour ce qui est régulier. La souplesse peut être permise dans une plage horaire précise, pour des événements exceptionnels, comme l'organisation d'un voyage scolaire.

Mesdames Lindekens et Nagy déposent l'amendement n° 6 qui est le sous-amendement à l'amendement

De heer Barbeaux dient amendement nr. 5 in, dat een subamendement is op nr. 1 en tot doel heeft de ruimte die beschouwd wordt als schoolzone objectief en nauwkeurig vast te stellen.

De auteur van het wetsvoorstel merkt op dat wat betreft de tijdsbepaling er in het voorstel niet staat «net» voor en «net» na de schooluren. Het voorstel heeft tot doel de snelheid te beperken vanaf het ogenblik dat de voorbewakingen beginnen tot het ogenblik dat de nabewakingen gedaan zijn. Inderdaad, het gevaar is het grootst op het ogenblik dat de kinderen druppelsgewijs de school bereiken of verlaten en niet 5 minuten voor de school begint en 5 minuten nadat de school is gedaan. Het is echter beter dat de wetgever de uren niet star vastlegt maar overlaat aan de minister die, samen met de gemeenschappen en het BIVV, kan bepalen wat de beste uren zijn. Daarom wordt door de amendementen het voorstel omgevormd tot een kaderwet.

Wat de onmiddellijke omgeving van de scholen betreft, is het duidelijk dat de zone moet worden aangeduid door het bord, dat trouwens heel opvallend moet zijn. De afstand zal variëren van school tot school en wordt bepaald op basis van een inventaris van gevaarpunten die de gemeentebesturen maken, in overleg met verkeersdeskundigen, schooldirecties, ouders en kinderen.

De vertegenwoordiger van het Vlaamse gewest merkt op dat variabele signalisatie nog niet in voege is in België. Als een dergelijke signalisatie voorzien wordt, is het wellicht niet nodig om de geïndiceerde tijdsperiode voor heel het land dezelfde te maken. Door de variabele signalisatie kan het verkeer ook afgeremd worden voor een specifiek schoolgebeurtenis (bijvoorbeeld een schoolreis, wanneer grote groepen kinderen de school verlaten om een autobus in te stappen of voor de wekelijkse zwembadlessen als de kinderen ook met een autobus naar het zwembad gebracht worden). Het is weinig zinvol om in heel Vlaanderen een zone 30 te voorzien tot 9 uur, als de kinderen al ten laatste om 8.30 uur op school zitten. De variabele signalisatie moet toelaten om soepeler op te treden, zoals de bi-flashes die in Vlaanderen reeds ingeschakeld worden op de specifieke momenten.

De minister ziet geen tegenspraak tussen de soepelheid van een bord met variabele signalisatie en het bepalen van een regelmatige tijdsruimte. Die soepelheid kan binnen een nauwkeurige tijdsruimte worden toegestaan voor uitzonderlijke gebeurtenissen, zoals het organiseren van een schoolreis.

De dames Lindekens en Nagy dienen het amendement nr. 6 in, dat een subamendement op het amende-

n° 1 et qui tend à confier au Roi le soin de délimiter l'environnement scolaire. On tente ainsi d'éviter les contestations juridiques qui pourraient naître au cas où un conducteur se trouverait *de facto* dans un environnement scolaire et que cet environnement ne serait pas délimité en temps que tel.

La ministre explique que lors de la conférence interministérielle mobilité/infrastructure/télécommunications, qui réunit aussi les régions, du 20 juin 2000, elle a interrogé les régions par rapport aux débats dans cette commission. Il en ressort au niveau des régions des problèmes qui ressemblent fortement à ceux évoqués par la ministre ici, notamment la faisabilité et l'applicabilité d'aménagements de manière linéaire, par exemple sur des voiries où la vitesse maximale autorisée est de 90 km à l'heure. Y mettre un seul panneau «30 km» leur apparaissait difficile en termes d'application. Les régions estiment qu'il faudrait une progressivité pour ralentir la circulation dans les voiries où on roule au départ plus vite. Les aménagements, tels que chicane, casse-vitesse, etc., qui relèvent de la compétence régionale, et qui permettent aussi de ralentir la circulation, doivent être pris en compte.

En application du sous-amendement n° 6, on signale que les zones «abords d'écoles» seront définies par les gestionnaires de la voirie. Effectivement, ce sous-amendement répond à une objection soulevée par la ministre. D'après la ministre, ces gestionnaires sont les mieux placés pour déterminer cette zone — selon qu'on est en zone urbaine, en zone rurale ou sur de grandes voiries —. Le sous-amendement n° 6 garantit la souplesse en fonction des spécificités des écoles et des communes concernées.

Une membre se demande si le sous-amendement n° 5 de M. Barbeaux à l'amendement n° 1, qui tend à définir d'une manière plus précise la zone scolaire, a encore un rôle à jouer, après l'introduction des sous-amendements n°s 6 et 7 de Mme Lindekens.

Sur ce point, la ministre estime qu'il appartient à la commission de prendre une décision.

L'auteur du sous-amendement n° 5 estime que cet amendement n'est pas contradictoire avec le sous-amendement n° 6. Son sous-amendement prévoit à partir de quelle distance la zone scolaire est déterminée. Il est nécessaire que les automobilistes sachent à quel moment ils peuvent recevoir une contravention s'ils vont à l'encontre des dispositions à l'étude. D'après l'auteur, le texte actuel de l'article 2 est trop imprécis puisqu'il parle seulement des abords d'une école. On ignore où commencent ces abords. Or, il faut que l'automobiliste sache qu'à partir d'un certain endroit, il peut recevoir une contravention s'il dépasse les 30 km à l'heure. Le but du sous-amendement n° 5 est justement de déterminer cet élément. Il est nécessaire de le faire parce qu'une

ment nr. 1 is, en dat ertoe strekt de afbakening van de schoolomgeving door de Koning te laten bepalen. Op die manier wordt gepoogd om juridische betwistingen te vermijden over het feit dat een bestuurder zich *de facto* in een schoolomgeving bevindt zonder dat die als dusdanig is afgebakend.

De minister legt uit dat zij op 20 juni 2000 tijdens de interministeriële conferentie mobiliteit — infrastructuur — telecommunicatie, waar ook de gewesten bij zijn, de gewesten ondervraagd heeft over de debatten in die commissie. Daaruit blijkt dat de problemen voor de gewesten sterk gelijken op die welke de minister hier heeft aangehaald, onder meer de vraag of aanpassingen op een lineaire manier haalbaar en toepasbaar zijn, bijvoorbeeld op wegen waar 90 km/u de toegelaten maximumsnelheid is. Een bord plaatsen van «30 km» lijkt moeilijk uit te voeren. De gewesten zijn van oordeel dat het verkeer progressief moet vertragen op wegen waar men bij de aanvang sneller rijdt. Er moet rekening worden gehouden met aanpassingen zoals asverschuiving, verkeersdrempels, enz., een gewestelijke bevoegdheid, waarmee het verkeer eveneens vertraagd kan worden.

Ingevolge het subamendement nr. 6 zullen de gebieden «schoolomgeving» door de wegbeheerders worden bepaald. Dit subamendement komt tegemoet aan een bezwaar van de minister. Volgens de minister zijn die wegbeheerders het best geplaatst om dit gebied af te bakenen, naargelang men zich in een stedelijk gebied, in een landelijk gebied dan wel op de grote wegen bevindt. Subamendement nr. 6 staat borg voor soepelheid ten aanzien van de eigen kenmerken van de betrokken scholen en gemeenten.

Een lid vraagt zich af of subamendement nr. 5 van de heer Barbeaux op amendement nr. 1, dat de schoolzone nauwkeuriger wil omschrijven, nog zin heeft na het indienen van de subamendementen nrs. 6 en 7 van mevrouw Lindekens.

De minister meent dat het aan de commissie staat om een beslissing te nemen.

De indiener van subamendement nr. 5 is van mening dat dit amendement niet in tegenspraak is met subamendement nr. 6. Zijn subamendement bepaalt vanaf welke afstand de schoolzone begint. De automobilisten moeten weten vanaf welk ogenblik zij een bekeuring kunnen krijgen indien zij deze bepalingen overtreden. Volgens de indiener is artikel 2 van de huidige tekst niet nauwkeurig genoeg omdat alleen sprake is van de schoolomgeving. Niemand weet waar dat gebied begint. De automobilist moet echter weten vanaf welke plaats hij een bekeuring kan krijgen indien hij sneller rijdt dan 30 km/u. Het is precies het doel van subamendement nr. 5 om dit element nader te bepalen. Dit is nodig omdat een bekeuring slechts kan worden gegeven op grond van een volle-

personne ne peut recevoir une contravention que sur la base d'un élément tout-à-fait objectif, à savoir la présence d'un panneau.

Un autre membre fait valoir que le sous-amendement n° 6 de Mme Lindekens prévoit que c'est le Roi qui détermine cet élément. Comme il s'agit d'éléments très techniques, il vaut mieux habiliter le Roi sans préciser davantage les modalités.

L'auteur retire son sous-amendement n° 5 à la condition que l'automobiliste sache avec précision à partir de quel moment il peut être verbalisé parce qu'il est entré dans une zone scolaire.

Le sous-amendement n° 5 est retiré par son auteur.

Le sous-amendement n° 6 est adopté à l'unanimité par les 8 membres présents.

L'amendement n° 1 sous-amendé, qui remplace l'article 2, est adopté à l'unanimité par les 8 membres présents.

L'amendement n° 2, qui remplace l'article 3, est également adopté à l'unanimité par les 8 membres présents.

Article 4

Cet article prévoit d'accorder des subsides aux régions. Bien que la ministre et les membres de la commission comprennent l'intention qui vise à inciter et à stimuler les régions à intervenir, il est un fait que le financement des régions se fait selon les dispositions de la loi spéciale relative au financement des communautés et des régions. Une modification de cette disposition est donc nécessaire.

Mme Lindekens et consorts déposent l'amendement n° 3 qui prévoit que le Roi peut accorder aux communes une subvention pour les projets qui sont de nature à promouvoir la sécurité routière aux abords des écoles en application de la présente loi. La «sécurisation» des abords des écoles nécessite une opération de rattrapage tant au niveau des communes qu'au niveau des régions et de l'autorité fédérale. Si les communes dressent un inventaire des endroits dangereux où des travaux d'infrastructure s'imposent, les régions pourront accorder une subvention supplémentaire pour leur réalisation. En Flandre, cela se fait déjà par voie de convention. Étant donné la structure actuelle de l'État, il n'a pas été possible de le prévoir dans la présente proposition de loi. L'autorité fédérale pourrait néanmoins donner des incitants supplémentaires aux communes pour que l'on puisse atteindre plus rapidement l'objectif fixé.

Les abords des écoles doivent être rendus plus sûrs. Chaque année, 6 000 enfants sont blessés dans des

dig objectif gegeven, in dit geval de aanwezigheid van een verkeersbord.

Een ander lid merkt op dat subamendement nr. 6 van mevrouw Lindekens bepaalt dat dit een bevoegdheid van de Koning is. Aangezien het hier een zeer technisch gegeven betreft, kan men beter de Koning daartoe machtigen zonder de nadere regels precies te bepalen.

De indiener neemt zijn subamendement nr. 5 terug op voorwaarde dat de automobilist precies kan weten vanaf welk ogenblik hij geverbaliseerd kan worden omdat hij zich in een schoolzone bevindt.

Het subamendement nr. 5 wordt ingetrokken door de auteur.

Het subamendement nr. 6 wordt eenparig aangenomen door de 8 aanwezige leden.

Het gesubamendeerde amendement nr. 1 dat artikel 2 vervangt, wordt eenparig aangenomen door de 8 aanwezige leden.

Het amendement nr. 2 dat artikel 3 vervangt, wordt eveneens eenparig aangenomen door de 8 aanwezige leden.

Artikel 4

Dit artikel is bedoeld om aan de gewesten een toelage toe te kennen. Alhoewel de minister en de commissieleden de bedoeling begrijpen om de gewesten aan te zetten tot het leveren van een bijdrage, is het toch een feit dat de financiering van de gewesten geschiedt krachtens de bepalingen van de bijzondere wet betreffende de financiering van de gewesten en gemeenschappen. Die bepaling dient dus te worden gewijzigd.

Mevrouw Lindekens c.s. dienen het amendement nr. 3 in dat voorziet dat de Koning aan de gemeenten een toelage kan toekennen voor projecten die overeenkomstig deze wet de verkeersveiligheid in de schoolomgeving bevorderen. Om schoolomgevingen veilig te maken, is een inhaaloperatie nodig, zowel op het vlak van de gemeenten, de gewesten als van de federale overheid. Indien de gemeenten een inventaris maken van de gevaarspunten waar infrastructurele ingrepen moeten gebeuren, kunnen de gewesten daarvoor een extra-toelage geven. In Vlaanderen gebeurt dit reeds met de convenanten. Gelet op de staatsstructuur bleek het niet mogelijk dit in het wetsvoorstel te voorzien. Het is echter wel mogelijk dat de federale overheid extra impulsen geeft aan de gemeenten om de doelstelling vlugger te bereiken.

De schoolomgevingen moeten veiliger gemaakt worden. Elk jaar raken 6 000 kinderen gewond in het

accidents de la route, et ces accidents sont souvent mortels. Si l'on veut pouvoir atteindre plus rapidement l'objectif visé, il faut que tous les niveaux de pouvoir y aillent de leur poche.

Un commissaire souhaite obtenir des explications concernant le système. Comment s'opérera-t-il en pratique? Quel est le budget prévu?

En ce qui concerne les subventions aux communes, la ministre fait observer qu'au budget du département des Communications et de l'Infrastructure, il n'y a pas de budget prévu pour une intervention de l'État relative à des projets locaux de sécurité. D'autres départements, notamment l'Intérieur, gèrent des budgets (limités) pour la subsidiation des communes dans 4 catégories:

— l'arrêté royal du 30 avril 1999 réglementant l'aide financière de l'État aux communes en matière de sécurité routière,

— l'arrêté royal du 4 mai 1999 déterminant les conditions sous lesquelles les communes qui sont détentrices de contrats de sécurité, de société ou de prévention, peuvent bénéficier d'une aide financière de l'État en matière de sécurité routière,

— l'arrêté royal du 5 juillet 1999 relatif aux conditions d'aide financière aux communes en matière de sécurité, notamment aux coordinateurs provinciaux de sécurité,

— l'arrêté royal du 13 décembre 1999 concernant l'attribution de l'aide financière de l'État aux communes en matière de sécurité routière.

La ministre ne peut que répéter qu'actuellement, il n'y a pas de budget prévu au ministère des Communications et de l'Infrastructure afin de subventionner de telles mesures. En plus, la ministre souligne qu'une évaluation doit être faite avant qu'elle puisse examiner avec le ministre de l'Intérieur si ces subsides peuvent entrer dans le cadre de la réglementation visée ci-dessus.

Les panneaux variables coûtent assez cher. Il faut d'ailleurs éviter des problèmes éventuels de discrimination entre les communes. En effet, certaines communes ont déjà pris des initiatives en matière de zone 30 sans disposer de subvention. Celles-ci ne peuvent pas être pénalisées pour avoir pris ces initiatives, alors que d'autres communes, qui ont pris moins d'initiatives, devraient avoir besoin de subsides pour payer les panneaux variables.

D'autres précisions manquent également, comme le nombre d'écoles et les possibilités de financement. Il faut évaluer le coût budgétaire de la mesure. Dès lors, il faut connaître le nombre d'écoles concernées (qui ne sont pas déjà dans les zones 30) et il faut trouver une manière d'identifier les demandes entrant

verkeer, waarvan ettelijke dodelijke slachtoffers. Om de doelstelling vlugger te bereiken, moeten alle niveaus een duit in het zakje doen.

Een commissielid wenst toch meer uitleg over de betoelaging. Hoe zal dit in de praktijk gebeuren? Welk budget is ervoor voorzien?

Wat de toelage aan de gemeente betreft, merkt de minister op dat er op de begroting van Verkeerswezen en Infrastructuur geen post opgenomen is voor staats-interventie bij lokale veiligheidsprojecten. Andere departementen, en met name Binnenlandse Zaken, beheren beperkte begrotingen voor de subsidiëring van gemeenten in vier categorieën:

— het koninklijk besluit van 30 april 1999 tot reglementering van de financiële hulp van de Staat aan de gemeenten op het vlak van verkeersveiligheid,

— het koninklijk besluit van 4 mei 1999 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder de gemeenten die houder zijn van een veiligheids- en samenlevings- of preventiecontract financiële hulp kunnen genieten van de Staat op het vlak van de verkeersveiligheid,

— het koninklijk besluit van 5 juli 1999 betreffende de voorwaarden van de financiële hulp aan de gemeenten inzake verkeersveiligheid, met name aan de provinciale veiligheidscoördinatoren,

— het koninklijk besluit van 13 december 1999 betreffende het toekennen van financiële hulp van de Staat aan de gemeenten op het vlak van de verkeersveiligheid.

De minister kan slechts herhalen dat het ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur op dit ogenblik geen begroting heeft om dergelijke maatregelen te subsidiëren. Bovendien onderstreept de minister dat er een evaluatie moet worden gemaakt vooraleer zij met het ministerie van Binnenlandse Zaken kan onderzoeken of die toelage kan kaderen in de hierboven bedoelde reglementering.

Verkeersborden met variabele signalisatie zijn vrij duur. Trouwens, er moet vermeden worden dat er discriminatie ontstaat tussen de gemeenten, want sommige gemeenten hebben al zonder subsidies initiatieven genomen voor een zone 30. Die gemeenten mogen daarvoor niet worden gestraft; andere gemeenten, die minder initiatief nemen, zouden subsidies nodig hebben om die variabele borden te betalen.

Er ontbreken ook nog andere gegevens, zoals het aantal scholen en de financieringsmogelijkheden. De kostprijs van de maatregel moet worden geëvalueerd. Daarom moet men het aantal scholen kennen (die nog niet in zone 30 liggen) en moet een middel gevonden worden om na te gaan welke aanvragen die door de

dans les catégories fixées par les 4 arrêtés cités ci-dessus qui pourraient être introduites par les communes. En tout cas, il faut évaluer les demandes de subventionnement des communes à l'État fédéral.

En ce qui concerne la discrimination éventuelle entre les communes, notamment celles qui ont déjà pris des initiatives pour établir des zones 30 et celles qui ne l'ont pas fait, un membre de la commission se demande si l'on ne peut pas éviter cette discrimination en faisant référence à la notion de projet montrant une volonté de développer une infrastructure telle que les usagers de la route sont contraints dans les zones scolaires de décélérer jusqu'à 30 km/h. Ceci permettrait d'accorder cette subvention à toutes les communes.

La ministre explique que les communes dont les écoles se trouvent déjà dans des zones 30, n'ont pas besoin de la subvention parce qu'elles ont déjà fait l'investissement nécessaire. La subvention est prévue pour l'achat des panneaux à signalisation variable qui sont assez coûteux. En effet, l'achat de tels panneaux est un frein pour certaines communes. Comme la proposition de loi les obligerait de sécuriser les abords scolaires, elles doivent donc investir et, dès lors, une subvention est prévue.

L'auteur de la proposition estime que les problèmes les plus importants se produisent non pas aux abords des écoles où des travaux d'infrastructure ont déjà été réalisés, mais aux abords des écoles situées en bordure des axes forts fréquentés où les transports publics rechignent à l'idée de créer une zone 30. Il n'est pas possible de créer une zone 30 aux abords de toutes les écoles, même si tel était sans doute l'objectif initial. En effet, il y a une forte opposition à la création d'une telle zone, surtout pendant les heures où les enfants sont en sécurité à l'école.

La philosophie de la présente proposition de loi n'est pas de promouvoir la fluidité du trafic, mais bien de ralentir celui-ci dans l'intérêt de la sécurité des enfants au moment nécessaire. Le législateur est donc en présence d'intérêts totalement contradictoires entre lesquels il doit faire un choix.

Un membre de la commission demande si, à côté des panneaux, d'autres infrastructures sont aussi possibles, comme des aménagements de la voirie qui forceront l'automobiliste à ralentir. Si une commune désire des aménagements encore plus contraignants pour les automobilistes aux abords des écoles, peut-elle avoir accès à la subvention ?

La ministre répond que pour de tels aménagements, les communes peuvent s'adresser aux régions. L'État n'intervient pas dans le financement de ce type d'infrastructure.

Le représentant de la Région flamande répète que les panneaux à signalisation variable coûtent assez

gemeenten kunnen worden ingediend, in een van de categorieën vallen die door de vier besluiten zijn vastgesteld. In elk geval behoren de subsidiëringaanvragen door de gemeenten aan de federale Staat te worden geëvalueerd.

Wat een eventuele discriminatie betreft tussen de gemeenten, die welke reeds initiatieven voor zone 30 hebben genomen en die welke dat nog niet gedaan hebben, vraagt een lid zich af of men dat niet kan vermijden door rekening te houden met de wil van de gemeenten om een infrastructuur te ontwikkelen waardoor de weggebruikers verplicht zijn de snelheid in de buurt van scholen tot 30 km te verminderen. Aldus zou de toelage aan alle gemeenten kunnen worden toegekend.

De minister verklaart dat de gemeenten waar de scholen zich reeds in zone 30 bevinden, die toelage niet nodig hebben omdat ze de nodige investeringen al gedaan hebben. De toelage dient voor de aankoop van verkeersborden met variabele signalisatie, die erg duur zijn. De aankoop van dergelijke borden zal sommige gemeenten afremmen. Aangezien zij door het wetsvoorstel verplicht worden de omgeving van scholen te beveiligen moeten zij investeren en bijgevolg een toelage krijgen.

De auteur van het voorstel meent dat de grootste problemen zich niet voordoen in de schoolomgevingen waar infrastructurele ingrepen gedaan zijn, maar wel in de scholen gelegen langs drukke uitgangswegen waar het openbaar vervoer dwarsligt om een zone 30 in te richten. Het is niet mogelijk om een zone 30 te creëren voor alle schoolomgevingen, ook al was dit oorspronkelijk de bedoeling. Inderdaad, er zijn veel tegenkantingen voor een dergelijke zone, zeker tijdens de uren dat de kinderen veilig op school zitten.

De filosofie van dit wetsvoorstel is niet de doorstroming van het verkeer te bevorderen, maar wel om de vertraging ervan verzekeren voor de veiligheid van de kinderen op de momenten dat het nodig is. Dit zijn totaal tegenovergestelde belangen, waartussen de wetgever een keuze moet maken.

Een lid van de commissie vraagt of er naast de signalisatieborden nog andere infrastructuurelementen mogelijk zijn, zoals aanpassingen van de weg die de automobilisten dwingen te vertragen. Kan een gemeente een toelage krijgen indien zij in de buurt van scholen aanpassingen wil doen die voor de automobilisten nog strenger zijn ?

De minister antwoordt dat de gemeenten zich voor dit soort aanpassingswerken tot de gewesten kunnen richten. De Staat financieert die type infrastructuurwerken niet.

De vertegenwoordiger van het Vlaamse Gewest herhaalt dat de borden met variabele signalisatie

cher, plus précisément entre 125 000 et 150 000 francs pièce. En Flandre, quelque 1 100 écoles sont situées en bordure de voiries régionales, si bien qu'il faudrait 2 200 panneaux au moins. Comme certaines écoles donnent sur plusieurs voies d'accès, il faudrait plus de 2 panneaux pour chacune d'elles.

Mmes Lindekens et Nagy déposent le sous-amendement n° 7 qui vise à ajouter un alinéa 1^{er} à l'amendement n° 3 de manière que l'on tienne compte de la répartition des compétences dans notre pays. Les écoles ne se trouvent en effet pas toutes uniquement en bordures de voiries communales. Il y en a aussi en bordures de voiries provinciales et régionales. Les auteurs en appellent donc au ministre pour qu'il aborde cette question au cours des conférences inter-ministérielles.

Une sénatrice estime que ce sous-amendement répond au souci du gouvernement de ne pas se retrouver dans une situation où — ayant défendu l'objectif d'avoir une réduction de la vitesse autour des écoles — il se retrouve dans l'obligation, quel que soit le type de demande, d'y répondre positivement sans aucune possibilité de concertation préalable au sujet des projets ou de la décision de la ministre.

Par conséquent, après concertation entre les différents auteurs de la proposition de loi, ceux-ci ont décidé qu'il fallait entendre la remarque du gouvernement, de manière à pouvoir assurer la mise en œuvre d'une signalisation adaptée et qui puisse avoir rapidement ses effets. Cela ne peut toutefois pas empêcher le gouvernement d'effectuer la mise en œuvre d'un plan de signalisation ou de priorité qui va déterminer — comme chaque année — via un arrêté qu'il doit prendre, quels sont les montants et quelles sont les campagnes qu'il subsidie.

Le souci est donc double. Il est, à la fois, de voir aboutir la mise en place d'une signalisation adaptée qui tienne compte de la problématique importante de la sécurité des enfants aux abords des écoles et de répondre au souci du gouvernement de laisser à l'arrêté pris par le ministre la capacité de déterminer son enveloppe budgétaire et la distribution de celle-ci.

La ministre répète que lors de la conférence inter-ministérielle mobilité/infrastructure/télécommunications du 20 juin 2000, elle a interrogé les régions par rapport aux débats dans cette commission. Les régions sont également confrontées à des problèmes, à savoir la question du coût de l'opération et de la prise en charge de cette signalisation, sachant que certaines régions sont engagées dans des programmes triennaux ou pluriannuels de sécurité routière. Ayant pris des engagements à terme, il est difficile de les remettre en question surtout quand ils touchent des zones à risque.

Le sous-amendement n° 7 prévoit que les zones seront signalées au moyen de panneaux encore à définir. Les gestionnaires de la voirie décideront de

tamelijk duur zijn, namelijk 125 000 tot 150 000 frank per stuk. In Vlaanderen liggen ongeveer 1 100 scholen langs gewestwegen, dat betekent minimaal 2 200 borden. Sommige scholen worden bereikt langs verschillende wegen, zodat er meer dan 2 borden per school nodig zullen zijn.

De dames Lindekens en Nagy dienen het subamendement nr. 7 in dat een eerste lid toevoegt op amendement nr. 3 en dat rekening houdt met de bevoegdheidsverdeling in ons land. Scholen bevinden zich immers niet alleen langs gemeente- maar ook langs provinciale en gewestwegen. De auteurs roepen de minister dan ook op deze aangelegenheid op de interministeriële conferenties aan bod te laten komen.

Een senator meent dat dit subamendement tegemoetkomt aan de zorg van de regering die, na de doelstellingen te hebben verdedigd van een snelheidsvermindering rond de scholen, zich niet verplicht mag zien om op het even welk soort verzoek positief te antwoorden, zonder dat eerst over de plannen of de beslissing van de minister overleg kan worden gepleegd.

Daarom hebben de indieners van het voorstel na overleg besloten dat er gewacht moest worden op de opmerkingen van de regering, zodat voor een aangepaste signalisatie kan worden gezorgd die snel kan worden uitgevoerd. Dat mag de regering echter niet de mogelijkheid ontnemen om een signalisatieplan of een prioriteitsplan op te stellen, waarbij elk jaar door middel van een besluit moet worden vastgesteld welke bedragen en welke campagnes gesubsidieerd worden.

Er is dus een dubbele zorg: een aangepaste signalisatie aanbrengen die rekening houdt met het belangrijke probleem van de veiligheid van kinderen in de omgeving van scholen en tegemoetkomen aan de zorg van de regering dat de minister de begrotingsenveloppe en de uitsplitsing ervan moet kunnen bepalen.

De minister herinnert eraan dat op de interministeriële conferentie mobiliteit-infrastructuur-telecommunicatie van 20 juni 2000 door haar een vraag gesteld is aan de gewesten met betrekking tot de besprekingen in de commissie. Voor de gewesten rijzen er ook problemen, namelijk de kostprijs van de operatie en wie zal instaan voor die signalisatie, als men daarbij weet dat sommige gewesten zich verbonden hebben tot driejaarlijkse of meerjaarlijkse programma's van verkeersveiligheid. Verbintenissen op termijn kunnen moeilijk ter discussie worden gesteld wanneer het risicozones betreft.

Subamendement nr. 7 stelt dat de zones een signalisatie zullen krijgen met borden waarvan het uitzicht nog moet worden vastgesteld. De wegbeheerders

l'instauration des limitations de vitesse et devront financer les coûts mais en bénéficiant éventuellement de subventions accordées dans le cadre de la réglementation existante concernant l'attribution de l'aide financière de l'État en matière de sécurité routière.

La ministre estime que le sous-amendement n° 7 garantit la souplesse en fonction des disponibilités budgétaires et de plans pris par ailleurs et sur lesquels par exemple les régions se sont engagées de manière pluriannuelle. De plus, ce sous-amendement tient compte aussi des dispositions institutionnelles.

Par conséquent, dans la mesure où ses craintes de voir adopter une législation qui serait difficilement applicable sont dissipées, la ministre s'engage à mettre tout en œuvre pour que dans le cadre des arrêtés royaux, l'esprit et la lettre de la proposition de loi soient respectés.

Le représentant de la Région wallonne fait part des observations suivantes :

1. Le Contrat d'avenir pour la Wallonie du gouvernement wallon issu des élections du 13 juin 1999 a confirmé et amplifié la lutte systématique contre l'insécurité routière en concertation avec les communes en se fondant sur les 6 mesures suivantes :

— une stratégie globale concertée entre tous les partenaires institutionnels et les acteurs du monde associatif,

— un diagnostic rigoureux et complet de l'insécurité routière en Région wallonne;

— une définition des cibles à atteindre en les quantifiant, en terme de réduction du nombre de victimes ou de réduction de la gravité des séquelles corporelles, par exemple;

— une attention particulière à la sécurité routière des usagers vulnérables: les piétons, les cyclistes, les enfants, les jeunes de 18 à 25 ans, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite;

— une programmation pluriannuelle des investissements à consentir pour aménager les zones à haut risque d'accidents;

— une évaluation permanente des actions entreprises.

2. L'analyse des accidents menée par l'IBSR, montre qu'en Région wallonne, les enfants de 3 à 13 ans ont surtout été victimes d'accidents dans les tranches horaires relatives aux déplacements domicile-école et localisés principalement sur le chemin de l'école (81,9% des accidents).

Cette même étude a montré que les premiers types d'usagers touchés ne sont pas les piétons ou les cyclistes mais bien les enfants conduits en voiture (44%).

zullen beslissen over het invoeren van snelheidsbeperkingen en zullen de kosten daarvan moeten betalen, maar eventueel toelagen genieten die worden toegekend in de raam van de bestaande reglementering betreffende de toekenning van staatshulp voor de verkeersveiligheid.

De minister is van oordeel dat subamendement nr. 7 de nodige soepelheid biedt voor wat mogelijk is op het gebied van begroting en planning. De gewesten zijn daarover trouwens een meerjarige verbintenis aangegaan. Bovendien houdt dit subamendement ook rekening met de institutionele bepalingen.

De minister verbindt er zich bijgevolg toe, omdat haar vrees voor een moeilijk uitwerkbaar wetgeving wordt weggenomen, om alles in het werk te stellen opdat de geest en de letter van het voorstel worden nageleefd in het raam van de koninklijke besluiten.

De vertegenwoordiger van het Waals Gewest deelt vervolgens het volgende mee :

1. Het Contract voor de Toekomst van Wallonië dat door de Waalse regering is aangegaan na de verkiezingen van 13 juni 1999, heeft in samenspraak met de gemeenten de systematische strijd tegen de onveiligheid in het verkeer bevestigd en opgevoerd en is op zes maatregelen gebaseerd :

— een algemene strategie, ontstaan uit overleg tussen de institutionele en de sociale actoren;

— een nauwkeurige en volledige analyse van de verkeersonveiligheid in het Waals Gewest;

— een omschrijving van de beoogde doelen met kwantitatieve inslag, bijvoorbeeld met aanduiding van de beoogde vermindering van het aantal slachtoffers of van de ernst van de opgelopen verwondingen;

— bijzondere aandacht voor de veiligheid van de zwakke weggebruikers: voetgangers, fietsers, kinderen, jongeren van 18 tot 25 jaar, ouderen en mensen met een verminderde mobiliteit;

— een meerjarenplan voor de investeringen die gedaan moeten worden voor de herinrichting van risicozones;

— de permanente evaluatie van de ondernomen stappen.

2. De ongevalanalyse van het BIVV wijst uit dat het in Wallonië vooral kinderen tussen 3 en 13 jaar zijn die het slachtoffer worden van ongevallen op de tijdstippen waarop het woon-schoolverkeer plaatsvindt. Deze ongevallen gebeuren voornamelijk op weg naar school (81,9% van de gevallen).

Uit deze studie blijkt dat de meeste slachtoffers geen voetgangers of fietsers zijn, maar kinderen die met de auto worden gebracht (44%).

3. La proposition de loi vise à fixer une limitation de vitesse «à 30 km/h avant et après les heures de cours, sauf dans les zones qui font partie d'une zone 30, d'une zone résidentielle ou d'une zone piétonnière [...]. Le Roi fixe les modalités de délimitation et de signalisation des abords des écoles, veillant en particulier à les rendre identifiables par les usagers de la route».

Or, l'accueil extrascolaire (avant et après les heures de cours) prend de plus en plus d'ampleur. Il sera donc nécessaire d'élargir les plages horaires ce qui aura pour conséquence de rendre cette signalisation temporaire, demi-permanente, voire davantage.

Dans cet esprit, la proposition de loi ne tient nullement compte de la densité importante de trafic sur certaines voiries régionales aux heures considérées. La gestion de la circulation risque en effet d'être sérieusement compromise et d'être la source d'impatience, de nervosité, voire d'accidents.

4. La proposition de loi concerne une ou plusieurs voiries situées aux abords immédiats d'une école ou d'un complexe scolaire, quel qu'en soit le statut juridique (communal, provincial ou régional). Elle ne tient donc pas compte de la hiérarchisation du réseau routier que la Région wallonne a défini en trois catégories fonctionnelles:

- le réseau à grand gabarit (RGG);
- le réseau interurbain (Resi);
- le réseau autonome des voies lentes (RAVeL).

Elle s'appliquera donc uniformément à toutes ces voiries quel qu'en soit le gabarit ou le profil en travers. S'il est concevable de limiter à 30 km/h la vitesse autorisée aux abords immédiats d'écoles situées sur le Resi III ou sur les voiries communales, en agglomération dans des zones fortement urbanisées, cela l'est beaucoup moins sur les autres voiries régionales où la vitesse est limitée à 70, voire à 90 km/h. Une signalisation telle que prévue par la proposition de loi ne suffira pas pour obtenir le résultat escompté, c'est-à-dire un ralentissement à 30 km/h. Les régions devraient donc obligatoirement investir en termes d'infrastructure afin d'atteindre cet objectif. Certains aménagements seraient particulièrement lourds en termes budgétaires lorsqu'ils concerneraient des voiries 2 × 2 voies classées dans le RGG (exemple: à Loverval, l'institut le long de la N5). Ces investissements devraient être accomplis de manière linéaire et systématique sans étude d'accidentologie préalable et s'opéreraient au détriment de certaines zones très accidentogènes (les zones à haut risque).

3. Het wetsvoorstel heeft tot doel een snelheidsbeperking van 30 km/uur in te stellen voor en na de schooluren, behoudens voor gebieden die al deel uitmaken van een zone 30, een woonerf of een voetgangerszone [...]. De Koning bepaalt de nadere regels inzake de afbakening en de signalisatie van de schoolomgeving, met bijzondere aandacht voor de herkenbaarheid van de schoolomgeving ten aanzien van de weggebruikers.

De naschoolse opvang (voor en na de schooluren) wordt echter steeds gangbaarder. De periodes met snelheidsbeperking moeten hier dus aan aangepast worden, waardoor de snelheidsbeperkingen bijna zonder onderbreking zullen gelden.

Vanuit dit oogpunt beschouwd, houdt het wetsvoorstel er geen rekening mee dat het verkeer op die tijdstippen op bepaalde gewestwegen zeer druk is. De verkeersregeling zou dus in de war kunnen raken, wat ongeduld, nervositeit of zelfs ongelukken tot gevolg kan hebben.

4. Het wetsvoorstel betreft één of meer wegen in de onmiddellijke omgeving van een school of een schoolcomplex, wat ook het juridisch statuut van deze wegen mogen wezen (gemeentelijk, provinciaal of gewestelijk). Het voorstel houdt dus geen rekening met de hiërarchisering van het wegennet, dat door het Waalse Gewest in drie functionele categorieën wordt verdeeld:

- de hoofdwegen;
- het interstedelijke wegennet;
- het autonome net van langzame wegen.

Het wetsvoorstel zou dus zonder onderscheid worden toegepast voor al deze wegennetten, zonder rekening te houden met het profiel of de breedte van de wegen. Alhoewel het logisch is een snelheidsbeperking van 30 km/uur in te voeren voor een schoolomgeving waar de wegen deel uitmaken van het interstedelijke of het gemeentelijke wegennet, binnen de bebouwde kom of in sterk bebouwde zones, is het veel onpraktischer dit te doen voor de andere gewestwegen, waar een snelheidsbeperking van 70 of zelfs 90 km/uur geldt. Het gebruik van verkeersborden zoals omschreven in het wetsvoorstel, zal niet volstaan om het verkeer te vertragen tot de beoogde 30 km/uur. Om dit resultaat te bereiken, zullen de gewesten dus verplicht zijn te investeren in de infrastructuur. Sommige aanpassingen zullen zeer duur uitvallen, bijvoorbeeld wanneer het gaat om wegen met 2 × 2 rijvakken die tot het hoofdwegennet behoren (dit is het geval voor het Instituut te Loverval, dat aan de N5 ligt). Deze investeringen zouden op lineaire en systematische wijze moeten gebeuren, zonder voorafgaande ongevalanalyse, en zouden ten nadele zijn van zones waar zeer veel ongevallen gebeuren.

La proposition de loi constitue donc une intervention dans les compétences régionales puisqu'elle a, notamment, pour effet d'obliger indirectement les régions à des choix d'investissement et ce, au détriment, de la politique que les pouvoirs exécutif et législatif régionaux ont décidée.

5. Le contrôle de la limitation de vitesse à 30 km/h posera un problème évident aux forces de l'ordre. Chacun sait combien les limitations de vitesse sont peu respectées si elles ne sont pas crédibles, accompagnées d'aménagement physique ou d'une surveillance policière. Il nous semble que cela sera le cas aux abords des écoles non encore aménagés.

6. Afin que l'on puisse procéder à une sanction efficace des contrevenants, il serait important de préciser les notions juridiques liées à la définition des «abords immédiats»; le dispositif légal doit mieux baliser la mesure.

7. Le coût de l'opération n'a pas été chiffré; la proposition de loi n'est accompagnée d'aucune estimation budgétaire ni en ce qui concerne les investissements du fédéral, ni en ce qui concerne les investissements des régions et des communes alors que le coût de la signalisation à message variable telle qu'envisagée dans la proposition de loi et des aménagements complémentaires que les régions et communes devront réaliser, semble être très élevé.

8. Enfin, la concertation avec les régions ne s'est opérée qu'au gré de deux réunions de commissions. Il est nécessaire que le pouvoir régional soit consulté, formellement, par écrit, dans un délai raisonnable afin de lui permettre une étude complète et sereine du dossier en collaboration avec son administration.

En conclusion, la Région wallonne apprécie le principe de la proposition de loi concernée; elle se situe, en effet, dans la droite ligne de ses efforts en matière de sécurité routière aux abords des écoles. Toutefois, elle regrette que la proposition de loi:

- ne tienne pas compte des efforts importants accomplis par la Région wallonne en matière de sécurité routière aux abords des écoles;

- se focalise sur les abords immédiats des écoles alors que les statistiques d'accidents démontrent que la majorité de ceux-ci (près de 82%) se produit sur le chemin de l'école;

- n'envisage pas la sécurité aux abords des écoles dans son contexte global (circulation, hiérarchisation des voiries, accidentologie, ...);

- constitue une intervention du pouvoir fédéral dans les compétences des régions qui voient leur autonomie politique en matière d'équipement et de travaux publics indirectement remise en cause;

Het wetsvoorstel eigent zich dus gewestelijke bevoegdheden toe, aangezien het de gewesten onrechtstreeks verplicht om bepaalde investeringen te doen, in tegenspraak met wat de uitvoerende en wetgevende machten van de gewesten hebben besloten.

5. Een snelheidsbeperking van 30 km/u is een duidelijk probleem voor de ordehandhavers. Iedereen weet dat snelheidsbeperkingen niet worden nageleefd indien zij niet geloofwaardig zijn en vergezeld gaan van fysieke hindernissen of van politiecontrole. Dit zal waarschijnlijk het geval zijn rond de scholen waarvan de omgeving nog niet is heringericht.

6. Opdat de overtreders op passende wijze gestraft zouden worden, is het belangrijk dat men de «onmiddellijke omgeving» juridisch definieert. De wettelijke bepalingen moeten de maatregelen beter afbakenen.

7. De kosten van deze operatie zijn niet bekend; het wetsvoorstel bevat geen enkele budgettaire schatting, noch wat de federale, noch wat de gewestelijke en gemeentelijke investeringen betreft. De kosten van verkeersborden met een veranderlijke boodschap, zoals in het voorstel beschreven, alsook van de bijkomende aanpassingen die door de gewesten en de gemeenten moeten worden uitgevoerd, lijken zeer hoog.

8. Aan het overleg met de gewesten zijn overigens slechts twee commissievergaderingen besteed. Het is wenselijk dat de gewestelijke overheid formeel, schriftelijk en binnen een redelijke termijn om haar mening wordt gevraagd, zodat zij samen met haar diensten het onderwerp volledig en rustig kan bestuderen.

Het Waals Gewest stelt het principe van het wetsvoorstel op prijs, omdat het volledig in de lijn ligt van zijn inspanningen op het vlak van de verkeersveiligheid in de omgeving van scholen. Het is echter jammer dat het wetsvoorstel:

- geen rekening houdt met de grote inspanningen die het Waals Gewest heeft geleverd inzake de verkeersveiligheid in de omgeving van scholen;

- zich beperkt tot de onmiddellijke omgeving van scholen, terwijl de statistieken uitwijzen dat de meeste ongevallen (bijna 82%) plaatsvinden op weg naar school;

- geen rekening houdt met veiligheid in de omgeving van scholen in algemenere zin (verkeer, hiërarchie van de wegen, ongevalanalyse);

- inhoudt dat de federale overheid haar bevoegdheid overtreedt en zich onrechtstreeks mengt met de beleidsautonomie van de gewesten inzake voorzieningen en openbare werken;

— présente un caractère linéaire et systématique qui en rendra l'application sur le terrain problématique;

— offre des imprécisions juridiques de nature à compromettre le contrôle du respect des mesures prises;

— ne se base sur aucune estimation budgétaire;

— n'ait pas fait l'objet d'une concertation sérieuse alors que les implications pour les régions, les communes et les forces de l'ordre sont significatives.

La sécurisation des abords d'école consiste à penser la sécurité de manière durable (concept néerlandais de «*Duurzame Verkeersveiligheid*», c'est-à-dire à modifier significativement le comportement des usagers motorisés aux endroits visés. Cet objectif, une limitation de vitesse seule ne peut pas l'atteindre. La proposition de loi est le fruit d'un souci sincère et légitime mais ce fruit n'est pas mûr. Aussi, l'intervenant sollicite de la commission un approfondissement concerté de la proposition de loi afin de la rendre applicable sur le terrain et d'en décupler l'efficacité.

*
* *

Le président fait remarquer que les règles en ce qui concerne la concertation des gouvernements régionaux (article 57.2 du règlement du Sénat) ont été rigoureusement respectées.

*
* *

Selon une sénatrice, il y a un réel problème dans la manière dont le gouvernement wallon aborde la question. Elle trouve très regrettable qu'au lieu d'essayer de se joindre positivement à une démarche parlementaire sur une compétence fédérale (la sécurité routière), on soulève — par une certaine volonté d'exprimer une autonomie que personne ne nie — des objections sur ce problème grave auquel les écoles et les parents sont attentifs. L'IBSR, que cette commission a auditionné, a dit combien il était important de mettre en œuvre des mesures pour sensibiliser et réduire la vitesse aux abords des écoles, parce que le nombre de victimes était trop important et donc difficilement acceptable. Par rapport à cette problématique, la Région wallonne, au lieu de se demander comment elle peut s'associer positivement, dans le cadre de ses propres options politiques et de ses compétences, aux travaux de cette commission, semble préférer donner un avis dans lequel on lève des murs plutôt que de les abattre pour poursuivre un but qui est dans l'intérêt de la collectivité.

Les sous-amendements n^{os} 6 et 7 tentent de trouver une réponse aux objections qui pouvaient être consi-

— lineair en systematisch is van aard, wat de praktische toepassing ervan zal bemoeilijken;

— juridische onnauwkeurigheden bevat die de controle op de eerbiediging van de genomen maatregelen zal bemoeilijken;

— geen enkele budgettaire schatting omvat;

— niet gebaseerd is op ernstig overleg, terwijl de gevolgen voor de gewesten, de gemeenten en de politiediensten verstrekkend zijn.

Het veiliger maken van de omgeving van scholen dient deel uit te maken van een beleid voor duurzame verkeersveiligheid. Dat houdt in dat men het gedrag van de gemotoriseerde weggebruikers op bepaalde plaatsen duidelijk wenst te beïnvloeden. Deze doelstelling kan men niet bereiken door alleen een snelheidsbeperking in te voeren. Dit wetsvoorstel is het resultaat van oprechte en gerechtvaardigde bezorgdheid, maar is helaas niet weldoordacht genoeg. De spreker stelt de commissie dan ook voor het wetsvoorstel gezamenlijk nader te bestuderen en het zo praktisch toepasbaar en veel doeltreffender te maken.

*
* *

De voorzitter merkt op dat de regels voor het overleg tussen de gewestregeringen (artikel 57.2 van het reglement van de Senaat) strikt zijn opgevolgd.

*
* *

Volgens een senator is er werkelijk een probleem in de manier waarop de Waalse regering het vraagstuk aanpakt. Zij betreurt het erg dat men niet probeert een parlementair initiatief in een federale bevoegdheid (de verkeersveiligheid) te steunen maar dat men vanuit de wil om zijn autonomie te beklemtonen, die overigens niemand ontkent, bezwaren oppert tegenover dit ernstig probleem waarvoor de scholen en de ouders bijzondere aandacht hebben. Het BIVV, dat door deze commissie gehoord is, heeft gezegd hoe belangrijk het is om sensibiliseringsmaatregelen uit te vaardigen en de snelheid in de buurt van scholen te verminderen omdat het aantal slachtoffers veel te hoog is en dus onaanvaardbaar. In verband met die problematiek blijkt het Waalse Gewest zich niet af te vragen hoe het positief kan meewerken, in het raam van zijn eigen politieke keuzes en zijn bevoegdheden, maar blijkt het de voorkeur te geven aan een advies waarin veeleer obstakels worden aangebracht in plaats van ze uit de weg te ruimen om een doel te bereiken in het belang van de gemeenschap.

De subamendementen nrs. 6 en 7 proberen een antwoord te vinden voor de bezwaren die als grond

dérées comme fondées. Ils visent à faire en sorte que chacun reste dans ses compétences. Ils donnent aux gestionnaires des voiries la capacité de déterminer justement comment ils vont mettre en place la délimitation des zones et quels types d'aménagement ils souhaitent effectuer pour accompagner la mise en œuvre des panneaux.

Or, l'avis du gouvernement wallon risque d'accroître le sentiment que l'on a parfois que la préoccupation en matière de sécurité routière est extrêmement variable d'une région à l'autre et qu'il serait moins opportun d'essayer de promouvoir l'idée de sécurité routière dans le sud du pays.

La sénatrice souligne qu'en plus, il y a une programmation qui se fait via l'arrêté de subsidiation qui est laissé au gouvernement fédéral ainsi qu'une large concertation avec l'Union des villes et des communes et avec les régions sur la mise en œuvre pratique. Tout ceci devrait donner une réponse plus que de principe aux objections du gouvernement wallon qui, d'après l'intervenante, sont non fondées.

Un membre de la commission estime que les observations du gouvernement wallon sont respectables, mais la proposition de loi reste dans le cadre des compétences fédérales. L'orateur fait observer que son groupe est entièrement en accord avec le fond de ladite proposition.

Plusieurs membres regrettent que les remarques du gouvernement wallon aient été formulées tardivement. Un sénateur n'apprécie pas du tout que l'on dise que la proposition de loi ne tient aucun compte de la densité du trafic et de la nervosité des automobilistes. Dans la politique de la circulation, il faut faire des choix. La proposition de loi opte clairement pour les usagers de la route les plus vulnérables, en l'occurrence les écoliers. L'objectif est aussi de provoquer un changement de mentalité chez les conducteurs qui se comportent de plus en plus agressivement.

En outre, l'aspect de la diversité du statut juridique des routes a bien été pris en compte. De ce point de vue, les dispositions de la proposition de loi sont formulées avec suffisamment de souplesse.

Sans verser dans les stéréotypes, le représentant de la Région de Bruxelles-Capitale estime qu'il faut voir la réalité en face. Les abords des écoles sont très nombreux. La signalisation ne pourra être marquée qu'au moyen de panneaux à message variable et il en faudra au minimum deux par école. Cela représentera donc un budget considérable. Il convient par conséquent d'autoriser un certain laps de temps pour déposer ce budget et prévoir les travaux nécessaires.

Les régions et les communes vont se trouver devant la lourde tâche de trouver des budgets supplémentaires. Si elles n'y parviennent pas, les fonds nécessaires devront être prélevés sur d'autres priorités, comme

kunnen worden beschouwd. De bedoeling is dat eenieder binnen zijn bevoegdheden blijft. De wegbeheerders worden bevoegd om precies te bepalen hoe zij de zones afbakenen en welk soort werk zij willen doen om de borden aan te brengen.

Het advies van de Waalse regering werkt nog mee om het gevoel te doen toenemen dat de zorg voor verkeersveiligheid heel erg varieert van het ene gewest tot het andere en dat het idee van verkeersveiligheid in het zuiden van het land moeilijk te promoten is.

De senator onderstreept bovendien dat er een programmatische plaats vindt via een subsidiëeringsbesluit dat aan de federale regering wordt overgelaten, als ook ruim overleg met de Vereniging van steden en gemeenten en met de gewesten over de praktische regeling. Dit alles zou een antwoord moeten bieden aan de bezwaren van het Waalse Gewest die volgens spreker niet gegrond zijn.

Een lid is van oordeel dat de opmerkingen van de Waalse regering respectabel zijn maar dat het wetsvoorstel binnen de federale bevoegdheden blijft. Spreker merkt op dat zijn fractie volledig instemt met de inhoud van het voorstel.

Meerdere leden betreuren de laattijdigheid van de opmerkingen van de Waalse regering. Het stoort een senator ten zeerste dat daarbij gesteld wordt dat het wetsvoorstel geen rekening houdt met het drukke verkeer en de zenuwachtigheid van de automobilisten. In het verkeersbeleid moeten keuzes worden gemaakt. Het wetsvoorstel kiest duidelijk voor de zwakste weggebruikers, *in casu* de schoolkinderen. De bedoeling bestaat er ook in een mentaliteitswijziging te bewerkstelligen bij de chauffeurs die zich alsmaar agressiever gedragen.

Voorts is het aspect van de verscheidenheid in het juridisch statuut van de wegen hier wel duidelijk aan bod gekomen. Daarvoor is in de bepalingen van het wetsvoorstel voldoende soepelheid ingebouwd.

Zonder in stereotypen te vallen, meent de vertegenwoordiger van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat men de realiteit niet uit het oog mag verliezen. Zo zijn er heel wat schoolomgevingen. De signalisatie zal alleen met borden met variabele boodschap kunnen worden gebracht. Daarvan zijn er minimum twee per school nodig. Bijgevolg is daar een aanzienlijk budget mee gemoeid. Daarom zou een zekere tijdsspanne moeten worden toegestaan om dit budget in te dienen en de nodige werken te voorzien.

De gewesten en de gemeenten staan hierbij wel voor de zware taak om extra budgetten te vinden. Slagen zij daar niet in, dan moet het vereiste geld weggenomen worden bij andere prioriteiten, bijvoorbeeld

par exemple les investissements basés sur l'identification des «points noirs». On peut également se demander si la subvention aux communes (voir l'amendement n° 3 à l'article 4) vaudra pour toutes les communes ou seulement pour certaines d'entre elles, par exemple dans le cadre des contrats de sécurité. La Région flamande plaide pour que toutes les communes soient mises sur le même pied.

Enfin, l'intervenant fait remarquer que un panneau de signalisation si fluorescent et si clignotant soit-il, ne changera rien à lui seul. Chaque niveau de pouvoir, qu'il soit fédéral, régional, provincial ou communal, devra y aller sérieusement de sa poche si l'on veut réaménager les abords des écoles.

Pour une sénatrice, la question du budget est réelle. Quelle priorité chaque pouvoir veut-il donner à la sauvegarde de la vie des enfants? C'est un choix politique qui mérite un vrai débat. Personnellement, la sénatrice pense que cette préoccupation vaut bien d'autres priorités. La proposition de loi à l'étude donne justement la possibilité aux différents pouvoirs de déterminer ces priorités. Il s'agit d'une habilitation qui est donnée au ministre fédéral, en l'occurrence, de déterminer quelles sont les priorités et par ailleurs au niveau de chaque région de savoir également ce qu'on veut. Toutefois, la proposition ne souhaite pas empiéter sur les compétences régionales et communales.

La sénatrice ne comprend pas très bien les remarques de la Région de Bruxelles-Capitale. Il s'agit à la fois de faire trop ou trop peu. D'une part, installer des panneaux ne suffit pas et on ne sait pas très bien si on saura les payer. D'un autre côté, des aménagements seraient trop nombreux et trop chers. Par conséquent, on tourne en rond et on ne commence pas.

Le souci des auteurs de la proposition est d'attirer l'attention sur une problématique importante et de mettre au départ une signalisation adéquate. Il appartient à chaque niveau de pouvoir par la suite d'assurer éventuellement les aménagements aux voiries qu'il gère. C'est la raison pour laquelle une habilitation très large est donnée pour que ce soient les gestionnaires des voiries qui déterminent de quelle manière ils vont délimiter la zone et, éventuellement, qui voient de quelle manière ils vont accompagner la mise en œuvre du panneau d'aménagement visant à réduire la vitesse de circulation. Il est relativement urgent à réaliser.

Le représentant de la Région wallonne précise que la Région wallonne a depuis longtemps montré sa préoccupation en matière de sécurité routière en particulier aux abords des écoles puisque depuis 1994 près de la moitié des 1 807 écoles maternelles et primaires en Wallonie ont été aménagées pour diminuer le risque d'accidents. Ces aménagements ont coûté plusieurs centaines de millions. Le ministère wallon de l'Équipement et du Transport consacre un

beeld bij investeringen gebaseerd op «zwarte punten»-onderzoek. Ook rijst de vraag of de toelage aan de gemeenten (zie amendement nr. 3 op artikel 4) voor alle gemeenten dan wel slechts voor bepaalde gemeenten, bijvoorbeeld in het kader van veiligheidscontracten, zal gelden. Het Vlaamse Gewest pleit ervoor alle gemeenten op dezelfde leest te schoeien.

Ten slotte merkt deze spreker op dat een verkeersbord alleen, hoe hel fluorescerend het ook is en hoezeer het ook knippert, niet zal helpen. Elk beleidsniveau, zij het federaal, gewestelijk, provinciaal of gemeentelijk, zal een serieuze duit in het zakje moeten doen voor de heraanleg van de schoolomgevingen.

Voor een senator is er werkelijk een begrotingsprobleem. Op elk niveau moet men zich afvragen in hoeverre men de bescherming van het leven van het kind prioritair stelt. Het is een politieke keuze die een echt debat verdient. Persoonlijk is zij van oordeel dat die zorg belangrijker is dan veel andere dingen. Het wetsvoorstel dat ter studie ligt, biedt precies de mogelijkheid aan de verschillende bestuursniveaus om die prioriteiten vast te leggen. Het is een machtiging voor de federale minister om te bepalen wat de prioriteiten zijn en op het niveau van elk gewest moet men ook weten wat men wil. Het voorstel wil beslist niet in de bevoegdheden treden van gewesten en gemeenschappen.

De senator begrijpt de opmerkingen van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest niet goed. Er wordt tegelijk te weinig of te veel gedaan. Enerzijds is het installeren van borden te weinig en men weet ook niet goed of men ze zal kunnen betalen. Anderzijds zullen aanpassingen te talrijk en te duur zijn. Men blijft dus in een cirkel draaien en er gebeurt niets.

Het is de zorg van de indieners van het voorstel om de aandacht te vestigen op een belangrijk probleem en de start te geven voor een behoorlijke signalisatie. Elk bestuursniveau moet de werken uitvoeren aan de wegen die het beheert. Daarom wordt er een ruime machtiging verleend opdat de wegbeheerders kunnen bepalen op welke manier zij de zones afbakenen en hoe zij de borden zullen aanbrengen die de verkeerssnelheid moeten verminderen. De uitvoering daarvan is tamelijk dringend.

De vertegenwoordiger van het Waalse Gewest wijst erop dat het Gewest sinds lange tijd zijn bezorgdheid toont omtrent verkeersveiligheid en in het bijzonder in de omgeving van scholen, aangezien sinds 1994 bijna de helft van de 1807 kleuterscholen en lagere scholen in Wallonië werden aangepast om het gevaar van ongevallen te verminderen. Die aanpassingen hebben honderden miljoenen gekost. Het Waals ministerie voor uitrusting en vervoer besteedt

milliard de francs par an à l'amélioration de la sécurité routière et dans le cadre du Contrat d'avenir pour la Wallonie, une stratégie globale avec les ministres chargés des travaux subsidiés et de la mobilité a été définie. Elle permet une programmation pluriannuelle pour un coût de 5 milliards de francs qui permettra d'éradiquer l'insécurité routière en partie et de faire chuter les accidents de 28% en cinq ans en s'attaquant aux zones à haut risque, c'est-à-dire les zones où sont constatés le plus d'accidents.

Il importe de ne pas se tromper de cible. Le gouvernement wallon est tout à fait pour une sécurisation aux abords des écoles mais il relève également que la localisation principale des accidents qui concernent les enfants n'est pas les abords des écoles mais bien les chemins de l'école. Il faut aussi solutionner cette problématique. Il faut faire des choix en fonction de priorités. Dans le Contrat d'avenir pour la Wallonie, la sécurité routière est une préoccupation constante et formelle partagée par toutes les composantes du gouvernement wallon.

Selon un sénateur, il n'y a aucun doute à ce sujet dans l'esprit des auteurs de la proposition de loi. Il suffit d'en lire les développements.

Le sous-amendement n° 7 et l'amendement n° 3, ainsi sous-amendé, sont adoptés à l'unanimité des 8 membres présents.

L'article 4 amendé est adopté à l'unanimité des 8 membres présents.

Article 5

Cet article concerne l'entrée en vigueur.

Plusieurs membres ainsi que la ministre se demandent si le délai prévu n'est pas trop court. Trois mois, c'est probablement trop peu pour placer tous les panneaux et changer la mentalité des automobilistes. Ce devrait être faisable dans un délai d'un an.

Mme Lindekens et consorts déposent l'amendement n° 4, qui vise à porter ce délai de 3 à 12 mois.

Pour les écoles situées le long de routes extérieures à l'agglomération, où la vitesse maximale autorisée est de 90 km/heure, il faudrait d'autres interventions pour ramener à 30 km/heure la vitesse des véhicules en transit. Cela ne nécessite-t-il pas des dispositions complémentaires, par exemple pour disposer que les gestionnaires de la voirie auront cinq ans pour faire en sorte que la circulation devienne plus sûre à ces endroits ?

Un sénateur croit savoir que la Région flamande trouve le délai d'entrée en vigueur prévu (12 mois après la publication) encore trop court pour pouvoir

1 milliard per jaar aan de verbetering van de wegveiligheid en in het raam van het Toekomstcontract voor Wallonië is een globale strategie opgesteld met de ministers die belast zijn voor gesubsidieerde werken en mobiliteit. Die strategie maakt een meerjaarlijkse programmatie mogelijk voor een kostprijs van 5 miljard, die het mogelijk moet maken de onveiligheid op de weg gedeeltelijk uit te roeien en het aantal ongevallen met 28% te verminderen op 5 jaar tijd door de risicozones aan te pakken, dat wil zeggen de zones waar het grootste aantal ongevallen wordt vastgesteld.

Men mag zich niet van doel vergissen. De Waalse regering wil absoluut de omgeving van de scholen veilig maken maar de vertegenwoordiger wijst er eveneens op dat de meeste ongevallen met kinderen niet in de omgeving van scholen voorkomen maar op de weg naar en van de school. Ook dat probleem moet worden opgelost. Er dienen keuzes te worden gemaakt en prioriteiten te worden vastgesteld. In het Toekomstcontract voor Wallonië is de verkeersveiligheid een constante zorg, die gedeeld wordt door alle componenten van de Waalse regering.

Volgens een senator is er daar in hoofde van de indieners van het wetsvoorstel geen twijfel over. Het volstaat de toelichting bij het wetsvoorstel te lezen.

Het subamendement nr. 7 en het amendement nr. 3, aldus gesubamendeerd, worden eenparig aangenomen door de 8 aanwezige leden.

Het geamendeerde artikel 4 wordt eenparig aangenomen door de 8 aanwezige leden.

Artikel 5

Dit artikel betreft de inwerkingtreding.

Meerdere leden en de minister vragen zich af of de voorziene termijn niet te kort is. Drie maanden is waarschijnlijk te weinig om alle borden te plaatsen en een mentaliteitswijziging in hoofde van de automobilisten te doen plaatsvinden. Dit is wel mogelijk op één jaar tijd.

Mevrouw Lindekens c.s. dienen het amendement nr. 4 in, dat tot doel heeft deze termijn van 3 maanden te verlengen tot 12 maanden.

Voor scholen die langs wegen buiten de bebouwde kom liggen, waar de maximaal toegelaten snelheid 90 km/uur bedraagt, zouden andere ingrepen nodig zijn om de snelheid van het voorbijgaand verkeer tot 30 km/uur terug te brengen. Zijn hiervoor bijkomende bepalingen nodig om bijvoorbeeld te stellen dat de wegbeheerders vijf jaar de tijd krijgen om ervoor te zorgen dat op die plaatsen de verkeerssituatie veiliger wordt ?

Een senator meent te weten dat het Vlaamse Gewest de voorziene termijn van inwerkingtreding (12 maanden na de publicatie) nog te kort vindt om

placer tous les panneaux voulus à tous les endroits. D'où la proposition de porter ce délai à deux ans. Quel serait, aux yeux de la ministre, le calendrier qui garantirait la faisabilité du projet ?

La ministre estime que la prolongation à 12 mois est plus indiquée dans la mesure où autant l'intention est largement partagée, autant la mise en œuvre sur certains aspects pose problème. Il faut arriver à une mesure efficace et réalisable.

La ministre estime que l'adoption de l'amendement n° 4, sachant le chemin que la proposition de loi doit encore parcourir au Parlement, rend le délai faisable. Cela suppose évidemment que dès maintenant, la ministre devra — avec l'administration — préparer la concertation sur la rédaction des arrêtés. La ministre entend y associer l'IBSR, mais aussi des représentants de l'Union des villes et des communes de manière à pouvoir rédiger des arrêtés royaux qui soient inattaquables du point de vue réglementaire mais qui soient aussi le plus adaptés possible aux diversités de situations entre les agglomérations et les zones en dehors des agglomérations.

D'autre part, la ministre ne dispose pas d'un inventaire précis sur le nombre d'écoles dans les zones en dehors des agglomérations. Justement, l'année après la publication de cette loi doit permettre à la fois d'évaluer le nombre d'écoles concernées par des situations particulières sur une voirie à grande vitesse et de préparer les aménagements progressifs qui doivent être faits pour que ces zones soient sécurisées. Mettre uniquement un panneau «30 km» ne sera pas efficace. D'autres aménagements sont nécessaires pour faire ralentir les automobilistes.

Ce délai d'un an permettra de mettre en œuvre les arrêtés applicables en donnant la souplesse suffisante tout en déterminant qui fait quoi et dans quel délai. Ce délai permettra également à la ministre d'en informer les communes. La concertation doit commencer avant même que les arrêtés royaux ne soient publiés de façon à ce que les communes puissent se préparer et faire valoir des arguments et des objections.

Une membre se demande si la date d'entrée en vigueur de cette proposition, qui serait fixée à un an après la publication au *Moniteur belge*, n'est pas en conflit avec les engagements triennaux des régions sur le plan budgétaire.

La ministre fait observer que le délai d'un an ne commence à courir qu'après la publication de cette loi au *Moniteur belge*. Dans les faits, cela laisse plus qu'un an pour se préparer avec des représentants des communes, des villes et des régions.

Le représentant de la Région de Bruxelles-Capitale met l'accent sur l'aspect urbanistique, qu'il ne faut pas perdre de vue dans le cadre de la sécurité routière

alle nodige borden op alle plaatsen aan te brengen. De suggestie was om die periode op twee jaar te brengen. Wat lijkt de minister een haalbare timing te zijn ?

De minister acht de verlenging van de inwerking-treding tot 12 maanden terecht omdat de toepassing van sommige aspecten problemen doen rijzen, ook al is bijna iedereen het eens over de bedoeling. De maatregelen moeten doeltreffend en uitvoerbaar zijn.

De minister is voor amendement nr. 4 omdat die termijn redelijk lijkt met het oog op de weg die het voorstel nog moet afleggen in het Parlement. Dat vereist vanzelfsprekend dat de minister vanaf nu samen met haar administratie het overleg moet voorbereiden over het opmaken van de besluiten. De minister wil daar het BIVV bij betrekken maar ook vertegenwoordigers van de Vereniging van steden en gemeenten om de koninklijke besluiten te kunnen opstellen die vanuit reglementair oogpunt niet betwist kunnen worden maar die ook zo goed als mogelijk aangepast zijn aan de verschillende situaties tussen bebouwde kom en zones buiten de bebouwde kom.

De minister beschikt nu niet over een nauwkeurige inventaris van het aantal scholen in de gebieden buiten de agglomeraties. Het jaar na de bekendmaking van die wet moet het wel mogelijk zijn een evaluatie te maken van het aantal scholen die zich in een bijzondere toestand bevinden op wegen met grote snelheid en dus ook om progressief de nodige inrichtingen aan te brengen opdat die zones beveiligd kunnen worden. Alleen een bord «30 km» plaatsen zal niet doeltreffend zijn. Andere werken zijn noodzakelijk om de automobilisten te doen vertragen.

Deze termijn van één jaar zal het mogelijk maken de nodige besluiten in werking te doen treden en daarbij voldoende soepelheid in acht te nemen en toch vast te stellen wie wat doet en binnen welke termijn. Die termijn zal de minister ook in staat stellen de gemeenten daarover in te lichten. Het overleg dient te beginnen vooraleer de koninklijke besluiten gepubliceerd worden, zodat de gemeenten zich kunnen voorbereiden en argumenten en bezwaren kunnen aanbrengen.

Een lid vraagt zich af of de datum van de inwerking-treding, die vast zou liggen op één jaar na de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, niet in strijd is met de driejaarlijkse budgettaire verbintenissen van de gewesten.

De minister merkt op dat de termijn van één jaar slechts begint te lopen na de bekendmaking van de wet in het *Belgisch Staatsblad*. In feite laat dat een ruimte van meer dan een jaar om voorbereidingen te treffen met de vertegenwoordigers van de gemeenten, de steden en de gewesten.

De vertegenwoordiger van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wijst op het stedenbouwkundig aspect dat in het kader van verkeersveiligheid en wegeaan-

et de l'aménagement des routes. La délivrance, de permis de construire implique souvent des procédures qui peuvent durer entre un an et demi et deux ans. La législation en projet peut donc mettre formellement la Région de Bruxelles-Capitale en difficulté, avec éventuellement des recommandations émanant de l'IBSR ou du ministère fédéral des Communications, et ce moins par manque de bonne volonté de la part du gestionnaire de la voirie qu'en raison du long cheminement administratif que doit suivre un dossier de demande de permis de construire.

L'amendement n° 4 est adopté à l'unanimité des 8 membres présents. L'article 5, ainsi amendé, est adopté à la même unanimité.

*
* *

L'ensemble de la proposition de loi amendée a été adopté à l'unanimité des 8 membres présents.

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

La rapporteuse,
Mimi KESTELIJN-SIERENS.

Le président,
Paul DE GRAUWE.

*
* *

leg niet wordt vergeten. In het afleveren van bouwvergunningen komt men dikwijls in procedures terecht die anderhalf à twee jaar kunnen duren. Bijgevolg kan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest formeel in de problemen geraken met deze wetgeving, eventueel met aanbevelingen uitgeschreven door het BIVV of door het federaal ministerie van Verkeerswezen, dus niet door een gebrek aan goede wil van de wegbeheerder, maar eerder omwille van de lange administratieve weg die een dossier tot bouwaanvraag moet afleggen.

Amendement nr. 4 wordt eenparig aangenomen door de 8 aanwezige leden. Artikel 5, aldus geamendeerd, wordt bij dezelfde eenparigheid aangenomen.

*
* *

Het geamendeerde wetsvoorstel wordt in zijn geheel eenparig aangenomen door de 8 aanwezige leden.

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

De rapporteur,
Mimi KESTELIJN-SIERENS.

De voorzitter,
Paul DE GRAUWE.

*
* *

**TEXTE ADOPTÉ
PAR LA COMMISSION**

Voir le doc. Sénat, n° 2-261/5

**TEKST AANGENOMEN
DOOR DE COMMISSIE**

Zie Stuk Senaat, nr. 2-261/5