

# BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 1999-2000

25 APRIL 2000

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot invoering van gewestelijke maatregelen  
om de gemeenten ertoe aan te moedigen  
om op grond van een door het Gewest  
goedgekeurd verkeersplan op hun  
grondgebied zones 30 in te richten  
waarbij onder meer maatregelen  
worden getroffen voor het zwaar verkeer**

(ingediend door de heren Benoît CEREXHE en  
Denis GRIMBERGHS) (F)

### Toelichting

In november 1988, dus meer dan tien jaar geleden, kregen de zones 30 een juridisch statuut. Het was de bedoeling om de woonwijken van de steden en de gemeenten verkeersveiliger en leefbaarder te maken. Omdat de snelheidsbeperkingen op zich onvoldoende effect sorteerden, waren er ingrepen op het vlak van de infrastructuur nodig.

Die ingrepen werden in die zones zelfs verplicht gesteld bij het koninklijk besluit van 17 september 1998 tot het bepalen van de vereisten voor het instellen van de zones met een snelheidsbeperking tot 30 km per uur, ter uitvoering van artikel 22*quater* van het Verkeersreglement (KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer).

Op dit ogenblik zijn de voorwaarden voor de invoering van de zones 30 aanzienlijk versoepeld voor de gemeenten (ministerieel rondschrift betreffende de zones met een snelheidsbeperking tot 30 km per uur, B.S. van 6 november 1998, blz. 36353).

Men zou hebben verwacht dat deze zones in de woonwijken en de stadscentra onmiddellijk in aantal zouden toenemen. Dit is echter niet het geval.

# CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 1999-2000

25 AVRIL 2000

## PROPOSITION DE RESOLUTION

**visant à l'instauration d'incitants régionaux  
envers les communes qui instaurent  
sur la base d'un plan de circulation  
approuvé par la Région des zones 30  
sur leur territoire prévoyant  
notamment des mesures en  
matière de circulation des poids lourds**

(déposée par MM. Benoît CEREXHE et  
Denis GRIMBERGHS) (F)

### Développements

C'est en novembre 1988, soit il y plus de dix années, que la zone 30 a obtenu un statut juridique. L'objectif avoué était de rendre les quartiers résidentiels des villes et des communes plus sûrs et plus conviviaux. Compte tenu de l'absence d'effets suffisants des simples limitations de vitesse, il a fallu procéder à la mise en œuvre de modifications d'infrastructures.

Celles-ci furent même rendues obligatoires dans ces zones par l'arrêté royal du 17 septembre 1988 fixant les conditions d'aménagement des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h en exécution de l'article 22*quater* du code de la route (AR du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière).

A l'heure actuelle, les conditions d'instauration des zones 30 ont été fortement assouplies pour les communes (Circulaire ministérielle relative aux zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure, mon. b. du 6 novembre 1998, p. 36353).

On aurait pu supposer un effet immédiat d'augmentation desdites zones dans les quartiers résidentiels et dans les centres-villes. Pourtant, on est loin de l'effet escompté.

Daarom lijkt het evident dat het Gewest dit probleem aanpakt.

Het Gewest mag zich hiermee echter niet bemoeien omdat dit een aangelegenheid is die tot de bevoegdheden van de gemeenten behoort. Dit neemt niet weg dat het Gewest die initiatieven die door de gemeenten worden genomen kan steunen.

Het gaat over een zaak die van cruciaal belang is voor het behoud van de kwaliteit van het leven in onze steden. Door de invoering van zones 30 kan het doorgaand verkeer uit sommige wijken worden geweerd en kan de kwaliteit van het leven en de verkeersveiligheid worden verbeterd in de wijken waar wonen, wandelen, winkelen, fietsen en vrijetijdsbesteding voorrang moeten hebben (Adviescommissie voor de studie en de verbetering van het openbaar vervoer: motie voor een gezamenlijke actie ten gunste van de mobiliteit, 22 juni 1999).

Laten we ook niet uit het oog verliezen dat de zones 30 de verkeersveiligheid aanzienlijk vergroten. In ideale omstandigheden bedraagt de remafstand 13 meter met een snelheid van 30 km/h. De afstand stijgt tot 26 meter met een snelheid van 50 km/h. Bovendien steken kinderen vaak onverwacht de straat over.

Op dit ogenblik kunnen de zones 30 ingevoerd worden zonder zware en dure ingrepen (bijvoorbeeld brede parkeerstroken, schuin parkeren, enz.). Het is ook mogelijk om het trottoir te verbreden ter hoogte van bushaltes, kruispunten, scholen, enz.

Als een gemeente een zone 30 instelt, moet ze de buurtbewoners de gelegenheid geven met kennis van zaken advies te geven. Het is echter van groot belang dat er ook overleg gepleegd wordt met de bedrijven, het openbaar vervoer en de hulpdiensten en het Gewest.

Tot nu toe moet er volgens het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor het instellen van zones met een snelheidsbeperking tot 30 km per uur, vooraf alleen met de diensten voor openbaar vervoer, de brandweer en de diensten voor dringende medische hulpverlening overleg gepleegd worden (artikel 1 van het KB van 9 oktober 1998, B.S. van 28 oktober 1998). Dit neemt echter niet weg dat de gemeenteraad zijn beslissing in de vereiste vorm moet nemen.

Zonder algemeen overleg zouden de complexe verkeerssituatie in ons Gewest en de lappendeken van gemeenten tot onsamenvallende regelingen kunnen leiden. Een gemeente zou er door de invoering van een zone 30 immers kunnen voor zorgen dat de verkeershinder zich naar een andere gemeente verplaatst.

Er moeten bijgevolg gemeentelijke verkeersplannen worden opgesteld, die op gewestelijk vlak moeten worden

Dans ces conditions, il paraît évident que la Région doit se saisir du problème.

Elle ne peut pourtant s'arroger le droit de gérer elle-même ce domaine puisqu'il est de la compétence des communes. Il n'en demeure pas moins qu'elle est en mesure d'apporter son soutien aux initiatives qui seraient prises par les communes.

Il s'agit d'une question cruciale pour la survie ou la préservation d'une qualité de vie dans nos villes. En effet, l'instauration de zones 30 permet de dissuader la circulation de transit de certains quartiers ainsi que de favoriser une meilleure qualité de vie et une sécurité dans les quartiers où logement, promenade, shopping, vélo et loisirs doivent être prioritaires (Commission consultative pour l'étude et l'amélioration des transports publics: motion pour une action concertée en faveur de la mobilité, 22 juin 1999).

Ne perdons pas davantage de vue que les zones 30 contribuent fortement à l'accroissement de la sécurité routière. Dans des conditions idéales, la distance de freinage est de 13 mètres pour un vitesse de 30 km/h alors qu'elle passe à 26 mètres pour une vitesse de 50 km/h. Or, la traversée d'un enfant est souvent impromptue!

Actuellement, les zones 30 peuvent être instaurées par d'autres moyens que des infrastructures parfois lourdes et coûteuses (ex. larges bandes de stationnement, stationnement en biais, etc.). Il est également possible de prévoir l'aménagement de trottoirs élargis à hauteur des arrêts de bus, des carrefours, des écoles, etc.

Lorsqu'une commune instaure une zone 30, il est important qu'elle consulte efficacement les riverains afin que ceux-ci puissent exprimer leur avis en connaissance de cause. Mais il est primordial qu'il y ait en même temps une concertation avec les entreprises, les transports en commun, les services d'urgence et la Région.

A ce jour, en effet, l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'instauration de zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure exige uniquement une concertation préalable avec les services de transports publics, les services d'incendie et le service d'aide médicale urgente (article 1<sup>er</sup>, AR du 9 octobre 1998, mon. b. du 28 octobre 1998). Il n'en demeure pas moins qu'une décision du Conseil communal en bonne et due forme s'impose.

Sans concertation globale, la complexité du trafic dans notre Région et l'imbrication des différents territoires communaux pourrait mener à des incohérences. Une commune pourrait notamment – en instaurant une zone 30 – rejeter le trafic encombrant sur les voiries d'une autre commune.

Il faut dès lors privilégier l'instauration de plan de circulation communaux et leur coordination au niveau régional.

gecoördineerd. In deze plannen zou men voorrang moeten geven aan de invoering van zones 30.

Om de gemeenten ertoe te stimuleren om nieuwe zones 30 in te stellen, zou het Gewest subsidies kunnen verlenen aan de gemeenten die zich ertoe verbinden nieuwe zones 30 in te stellen.

Er zouden uiteraard objectieve criteria moeten worden gesteld voor de toekenning van deze subsidies, om te voorkomen dat de gemeenten verschillend worden behandeld. Een van die voorwaarden zou erin moeten bestaan dat de gewestelijke overheid het gemeentelijke verkeersplan goedkeurt opdat ze dat zou kunnen coördineren met de verkeersplannen van buurgemeenten.

De gemeenten zullen, zowel bij de invoering van de zones 30 als bij de opstelling van hun verkeersplan, een algemeen parkeerverbot moeten invoeren en, in zekere mate, het zwaar vrachtverkeer in de woonwijken moeten verbieden.

Er zullen speciale routes moeten worden uitgestippeld voor het zwaar vrachtverkeer om te voorkomen dat woonwijken hiervan hinder ondervinden en er moeten overal in het Gewest verdeelcentra opgericht worden. Er zullen ook eenvormige normen moeten worden gesteld voor de leveringen in de winkelstraten.

Men mag bij het aanleggen van verhoogde inrichtingen of verkeersdrempels ook niet uit het oog verliezen dat deze in geen geval de verkeersveiligheid in het gedrang mogen brengen, schade mogen berokkenen aan voertuigen of het openbaar vervoer mogen hinderen.

De gemeenten die steun van het Gewest willen krijgen zullen dus de nieuwe normen inzake verkeersdrempels strikt in acht moeten nemen.

In deze context zou men kunnen overwegen gewestelijke steun te verlenen aan de gemeenten die hun verhoogde inrichtingen die niet voldoen aan de nieuwe normen, tegen 1 november 2000 heraanleggen. Hiermee zou men voorkomen dat de gemeenten tot 1 november 2001 wachten om de wettelijk verplichte aanpassingen te doen.

Deze eventuele gewestelijke steunmaatregel zou de federale subsidieregeling niet doorkruisen, maar aanvullen.

Immers, het koninklijk besluit van 30 april 1999 regelt de financiële steun van de federale staat aan de gemeenten op het vlak van de verkeersveiligheid (B.S. van 26 juni 1999). Dit koninklijk besluit werd nader uitgelegd in de omzendbrief van 18 oktober 1999 (B.S. van 29 oktober 1999) en voorziet in een subsidie van maximum 1 miljoen per interpolitiezone.

nal. Ces plans de circulation devraient donner une place prioritaire aux zones 30.

Pour créer un incitant sérieux à la création de nouvelles zones 30, la Région pourrait octroyer des subsides aux communes qui s'engageraient à instaurer de nouvelles zones 30 sur leur territoire.

Des conditions objectives devraient évidemment être instaurées en ce qui concerne l'octroi desdits subsides pour éviter un traitement différencié des communes. L'une de ces conditions devrait être l'approbation du plan communal de circulation par l'autorité régionale qui pourrait ainsi en assurer la parfaite coordination avec les plans de circulation des autres communes environnantes.

Il est entendu que, tant dans l'installation desdites zones 30 que dans la création de leur plan de circulation, les communes devront généraliser l'interdiction du stationnement et, dans une certaine mesure, de la circulation même des poids lourds dans les zones résidentielles.

Des itinéraires spécifiques «poids lourds» devront être créés pour éviter la traversée des quartiers d'habitats avec la multiplication de zones d'éclatement sur le territoire régional. Il conviendra de même d'adopter et d'uniformiser les normes en matière de livraison dans les artères commerçants.

Il conviendra de ne pas perdre de vue lors de l'instauration des dispositifs surélevés ou des ralentisseurs de vitesse que ceux-ci ne doivent en aucun cas conduire à une insécurité, à des dégâts aux véhicules ou à entraver la circulation des transports en commun.

Les communes devront donc – si elles veulent bénéficier du soutien de la Région – respecter scrupuleusement les nouvelles normes afférentes aux dispositifs de ralentissement de vitesse.

Dans ce contexte, il pourrait être imaginé une intervention régionale pour les communes qui modifiaient leurs dispositifs surélevés ne correspondant pas aux nouvelles normes pour le 1<sup>er</sup> novembre 2000. Cela permettrait d'éviter que les communes n'attendent la dernière limite, soit le 1<sup>er</sup> novembre 2001, pour procéder aux adaptations légalement obligatoires.

Ces éventuels soutiens régionaux ne viendraient pas en opposition avec les subventions fédérales; mais bien en appui de celles-ci.

En effet, l'arrêté royal du 30 avril 1999 réglemente l'aide financière de l'Etat aux communes dans le domaine de la sécurité routière (MB du 26 juin 1999). Cet arrêté royal a été explicité par la circulaire du 18 octobre 1999 (MB de 29 octobre 1999) et prévoit un maximum de subvention 1 million par zone interpolice.

Rekening houdend met hetgeen voorafgaat wensen we dat ons Gewest dringend een werkgroep opricht met de verschillende betrokkenen om objectieve criteria vast te stellen voor de subsidies aan de gemeenten die op hun grondgebied 30 km/h-zones instellen of die vóór het verstrijken van de door de federale overheid vastgestelde termijn hun niet-conforme verkeersremmels aanpassen.

Compte tenu de tout ce qui précède, nous souhaitons que notre Région mette sur pied d'urgence un groupe de travail avec les différents acteurs du secteur afin d'élaborer les critères objectifs de subventionnement des communes créant des zones 30 sur leur territoire ou adaptant avant le terme fixé au niveau fédéral les dispositifs de ralentissement de trafic non conformes.

Benoît CEREXHE (F)  
Denis GRIMBERGHS (F)

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot invoering van gewestelijke maatregelen  
om de gemeenten ertoe aan te moedigen  
om op grond van een door het Gewest  
goedgekeurd verkeersplan op hun  
grondgebied zones 30 in te richten  
waarbij onder meer maatregelen  
worden getroffen voor het zwaar verkeer**

---

De Brusselse Hoofdstedelijke Raad,

- ernaar strevend om het aantal verkeersongevallen te verminderen en de kwaliteit van het leven in het Gewest te verbeteren;
- zich ervan bewust dat de verkeerssnelheid een grote invloed heeft op de verkeersveiligheid en dat het zwaar vrachtverkeer en geparkeerde vrachtwagens grote hinder veroorzaken in woongebieden;
- wensend de zones 30 in te voeren in alle woonwijken waar dit mogelijk en noodzakelijk is;
- geleid door de wens de invoering van deze zones 30 in het gewest te coördineren, onder meer op grond van de gemeentelijke verkeersplannen;

Vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een werkgroep op te richten met vertegenwoordigers van de gemeenten en van de representatieve verenigingen die opkomen voor de verkeersveiligheid om een objectieve methode vast te stellen voor het subsidiëren van de gemeentelijke investeringen in het kader van de invoering van de zones 30 op hun grondgebied of voor de aanpassing, vóór 1 november 2000, van hun niet reglementaire snelheidsremmers, op voorwaarde dat het Gewest zijn goedkeuring verleent aan de gemeentelijke verkeersplannen, waarbij rekening wordt gehouden met het parkeerverbod en, in zekere mate, zelfs een verkeersverbod voor vrachtwagens in de woonwijken.

30 maart 2000

## PROPOSITION DE RESOLUTION

**visant à l'instauration d'incitants régionaux  
envers les communes qui instaurent  
sur la base d'un plan de circulation  
approuvé par la Région des zones 30  
sur leur territoire prévoyant  
notamment des mesures en  
matière de circulation des poids lourds**

---

Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

- soucieux de réduire les accidents de la circulation routière et d'améliorer la qualité de la vie dans la Région;
- conscient de l'importance de l'influence de la vitesse de circulation automobile sur la sécurité routière et des perturbations liées à la circulation et au parking de poids lourds dans les zones d'habitats;
- désireux de généraliser les zones 30 dans tous les quartiers où cela se révèle possible et nécessaire;
- animé de la volonté de coordonner à l'échelle régionale l'instauration desdites zones 30 sur la base notamment de plans communaux de circulation;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de mettre en place un groupe de travail regroupant des représentants des communes et des associations représentatives en matière de sécurité routière, afin d'élaborer une méthode objective de subventionnement des investissements communaux dans le cadre de l'instauration de zones 30 sur leur territoire ou de l'adaptation avant le 1<sup>er</sup> novembre 2000 des dispositifs de ralentissement de trafic non conformes, moyennant l'adoption et l'approbation par la Région de plans communaux de déplacement qui tiennent notamment compte de l'interdiction du stationnement et, dans une certaine mesure, de la circulation même des poids lourds dans les zones résidentielles.

Le 30 mars 2000

Benoît CEREXHE (F)  
Denis GRIMBERGHS (F)





0500/4422  
I.P.M. COLOR PRINTING  
₹02/218.68.00