



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2016-2017

21 MAART 2017

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

tot wijziging van artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg

(ingediend door de heer Bruno DE LILLE (N), mevrouw Céline DELFORGE (F), mevrouw Annemie MAES (N), de heren Arnaud VERSTRAETE (N) en Arnaud PINXTEREN (F))

Toelichting

De zesde staatshervorming heeft ervoor gezorgd dat de gewesten bevoegd worden voor het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare weg, met uitzondering van de autosnelwegen. De regelgeving was tot nog toe federale bevoegdheid (wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer) en wordt geregeld in het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Artikel 11 bevat de snelheidsbeperkingen en stelt dat binnen de bebouwde kom de snelheid beperkt is tot 50 km/u. Op sommige openbare wegen kan evenwel een lagere of hogere snelheidsbeperking opgelegd of toegelaten worden door het verkeersbord C43.

Vlaanderen heeft al gebruik gemaakt van deze bevoegdheid door te bepalen dat de maximumsnelwegen op de gewestwegen 70 km/u is (Besluit van 30 oktober 2015). Voorheen was dit 90 km/u.

De algemene regel inzake maximumsnelheid in het Brussels Gewest is vandaag 50 km/u, behalve indien anders aangegeven. Een van die uitzonderingen vormen de zones waar de maximumsnelheid beperkt is tot 30 km/u met het oog op de veiligheid van de andere weggebruikers en de leefbaarheid van de wijk. Anderzijds mag er op sommige wegen 70 km/u worden gereden, maar enkel en alleen als

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

21 MARS 2017

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION D'ORDONNANCE

modifiant l'article 11 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique

(déposée par M. Bruno DE LILLE (N), Mmes Céline DELFORGE (F) et Annemie MAES (N), MM. Arnaud VERSTRAETE (N) et Arnaud PINXTEREN (F))

Développements

Suite à la sixième réforme de l'État, les Régions sont devenues compétentes pour fixer les limitations de vitesse sur la voie publique, à l'exception des autoroutes. La réglementation relevait jusqu'ici de la compétence fédérale (loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière) et elle est fixée dans l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

L'article 11 porte sur les limitations de vitesse et dispose que « dans les agglomérations, la vitesse est limitée à 50 km à l'heure. Toutefois, sur certaines voies publiques, une limitation de vitesse inférieure ou supérieure peut être imposée ou permise par le signal C43. »

La Flandre s'est déjà prévalu de cette compétence en limitant la vitesse maximale sur les voies publiques régionales à 70 km à l'heure (arrêté du 30 octobre 2015). Cette vitesse maximale était auparavant limitée à 90 km à l'heure.

En Région bruxelloise, la vitesse maximale est en règle générale limitée à 50 km à l'heure, sauf indication contraire. Les zones où la vitesse est limitée à 30 km à l'heure afin d'assurer la sécurité des autres usagers de la route et la qualité de vie dans le quartier constituent une de ces exceptions. D'autre part, on peut rouler à 70 km à l'heure sur certaines voiries, mais uniquement si un signal

een bord dat aangeeft ! Bij vervuilingsspieken worden dan weer bijzondere snelheidsbeperkingen ingevoerd omdat de pieken vooral veroorzaakt worden door kleine stofdeeltjes en stikstofoxides die door het verkeer worden uitgestoten.

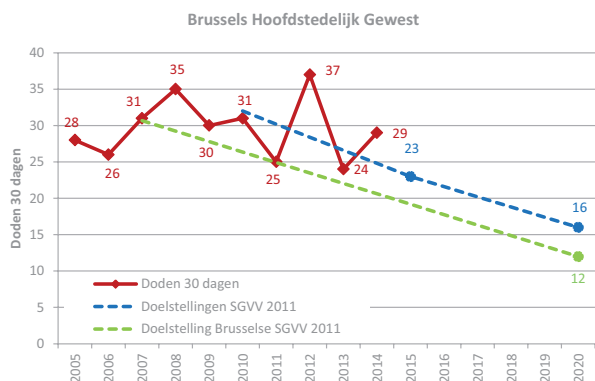
Dit voorstel beoogt het instellen van 30 km/u als algemene regel voor de lokale wegen in het Brussels Gewest. Om een zee van borden te vermijden en aangezien de lokale wegen het overgrote deel van de wegen in het Brussels Gewest uitmaken, doen we dit door de maximumsnelheid in de bebouwde kom binnen het Brussels Gewest te verlagen van 50 km/u naar 30 km/u. Dit wordt, net als de andere snelheidsregimes, aangeduid op de overzichts-borden aan de ingang van het Brussels Gewest.

Op sommige openbare wegen kan evenwel een lagere of hogere snelheidsbeperking opgelegd of toegelaten worden door het verkeersbord C43. Dat betekent dat zowel een hogere snelheid (bijvoorbeeld 50 km/u of 70 km/u op bepaalde bovenlokale, stedelijke, gewestelijke of nationale wegen en tunnels) als een lagere snelheid (bijvoorbeeld 20 km/u in woonerf) nog steeds mogelijk is.

De redenen voor om voor het ganse gewest een maximumsnelheid van 30 km/u (met uitzonderingen) in te voeren, zijn de onvoldoende vooruitgang inzake verkeersveiligheid, de noodzaak voor meer levenskwaliteit en het halen van de klimaatdoelstellingen.

Verkeersveiligheid

Wie de cijfers van de verkeersveiligheid voor het Brussels Gewest volgt, ziet niet meteen hoopgevende signalen. Het actieplan Verkeersveiligheid 2011-2020 van het Brussels Gewest heeft als ambitie om tegen 2020 het aantal Doden 30 dagen te doen verminderen tot 12. Grafiek 1 toont aan dat we hiervoor nog een lange weg te gaan hebben, zeker als het cijfer van 2015 mee wordt opgenomen. In 2015 waren er 29 doden⁽¹⁾. De grafiek toont aan dat er van een verbetering geen sprake is maar dat we stagneren.



Grafiek 1 : bron BIVV

(1) De cijfers « Doden 30 dagen » voor 2016 worden pas in juni 2017 bekend gemaakt.

l'indique ! Lors des pics de pollution, des limitations de vitesse particulières sont imposées, car ces pics sont principalement dus aux fines particules et aux dioxydes d'azote émis par la circulation.

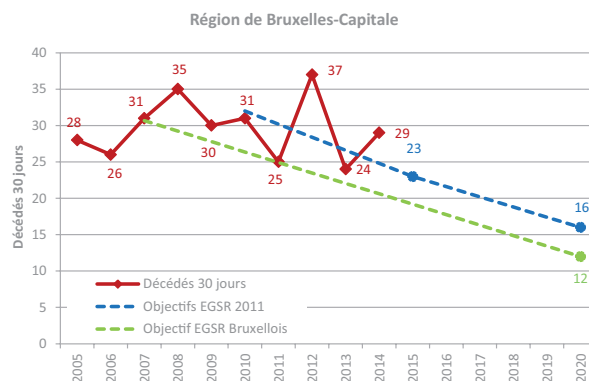
La présente proposition vise à généraliser la règle des 30 km à l'heure sur les voiries locales de la Région bruxelloise. Étant donné que l'essentiel des voiries de la Région bruxelloise se compose de voiries locales on réduit la vitesse maximale autorisée dans l'agglomération bruxelloise de 50 à 30 km à l'heure afin d'éviter une pléthore de signaux routiers. Cette vitesse figurera comme toutes les autres sur les panneaux synoptiques placés aux entrées de la Région bruxelloise.

Toutefois, sur certaines voies publiques, une limitation de vitesse inférieure ou supérieure peut être imposée ou permise par le signal C43. Autrement dit, une vitesse tant supérieure (par exemple 50 ou 70 km à l'heure sur certaines voiries supralocales, urbaines, régionales ou nationales et dans certains tunnels) qu'inférieure (par exemple 20 km à l'heure en zone résidentielle) reste toujours possible.

L'introduction d'une limitation de vitesse à 30 km à l'heure sur tout le territoire de la Région (avec des exceptions) se justifie par les progrès insuffisants en matière de sécurité routière, la nécessité d'améliorer la qualité de vie et la réalisation des objectifs climatiques.

Sécurité routière

Pour ceux qui s'y intéressent, les chiffres de la sécurité routière en Région bruxelloise ne sont guère prometteurs. Le plan d'actions Sécurité routière 2011-2020 de la Région de Bruxelles-Capitale ambitionne de réduire le nombre de « décédés 30 jours » à 12 d'ici 2020. Comme le montre le graphique 1, il reste encore fort à faire, surtout si on tient compte du chiffre de 2015. Il y a eu 29 décès en 2015⁽¹⁾. Le graphique montre également que la situation ne s'améliore pas, mais qu'elle stagne.



Graphique 1 : source IBSR

(1) Le nombre de « décédés 30 jours » en 2016 ne sera publié qu'en juin 2017.

De meest recente Verkeerveiligheidsbarometer van het BIVV⁽²⁾ geeft bovendien aan dat er een « aanzienlijke » stijging is van het aantal letselongevallen bij fietsers. Het BIVV merkt op dat dit aantal op lange termijn een stijgende tendens vertoont.

Het aantal letselongevallen bij voetgangers, blijft de laatste jaren dan weer eerder stabiel.

De volgende drie tabellen⁽³⁾ geven de evoluties van het aantal geregistreerde letselongevallen en aantal slachtoffers voor de periode 2004-2016 : tabel 1 : algemeen, tabel 2 situatie bij voetgangers en tabel 3 : situatie bij fietsers.
Tabel 3 : Situatie bij fietsers

Le dernier Baromètre de la sécurité routière de l'IBSR⁽²⁾ fait en outre état d'une augmentation « considérable » du nombre d'accidents corporels impliquant un cycliste. L'IBSR observe que ce nombre d'accidents suit une tendance à la hausse sur le long terme.

Le nombre d'accidents corporels impliquant un piéton reste quant à lui plutôt stable ces dernières années.

Les trois tableaux ci-après⁽³⁾ indiquent l'évolution du nombre d'accidents corporels et du nombre de victimes enregistrés sur la période 2004-2016 : le tableau 1 indique l'évolution globale, le tableau 2 la situation pour les piétons et le tableau 3 la situation pour les cyclistes.

Tabel 1 : Algemeen overzicht / Tableau 1 : Aperçu global

**Evolutie van het aantal geregistreerde letselongevallen en het aantal slachtoffers, Brussels Hoofdstedelijk Gewest /
Evolution du nombre d'accidents corporels et du nombre de victimes enregistrés, Région de Bruxelles-Capitale**

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Letselongevallen / Accidents corporels	3.764	3.899	3.926	3.929	3.944	4.021	3.746	3.870
Totaal slachtoffers / Total victimes	4.656	4.768	4.860	4.849	4.883	4.888	4.614	4.649
<i>Doden ter plaatse / Tués sur place</i>	<i>34</i>	<i>23</i>	<i>17</i>	<i>28</i>	<i>22</i>	<i>24</i>	<i>23</i>	<i>19</i>
<i>Gewonden / Blessés</i>	4.622	4.745	4.843	4.821	4.861	4.864	4.591	4.630

	2012	2013	2014	2015	2016	Evolutie / Evolution 2015-2016 #	Evolutie / Evolution 2015-2016 %
Letselongevallen / Accidents corporels	3.845	3.549	3.692	3.736	3.850	+114	+3,1%
Totaal slachtoffers / Total victimes	4.622	4.220	4.427	4.469	4.537	+68	+1,5%
<i>Doden ter plaatse / Tués sur place</i>	<i>20</i>	<i>21</i>	<i>17</i>	<i>21</i>	<i>11</i>	<i>-10</i>	<i>-47,6%</i>
<i>Gewonden / Blessés</i>	4.602	4.199	4.410	4.448	4.526	+78	+1,8%

Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL – Infografie: BIVV / Source des données : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL – Infographie : IBSR

(2) <http://www.bivv.be/storage/main/barometer-2016-final-nl.pdf>. Vanaf pagina 55 voor het Brussels Gewest.

(3) Deze cijfers van het BIVV geven de dodelijk gewonden niet weer, enkel de doden ter plaatse. Dodelijk gewonden: alle personen betrokken bij een verkeersongeval die overlijden binnen de dertig dagen na het ongeval maar die niet ter plaatse of vóór opname in het ziekenhuis overleden zijn.

(2) <http://www.ibsr.be/storage/main/barometre-de-la-securite-routiere-annee-2016.pdf>. À partir de la page 55 pour la Région bruxelloise.

(3) Ces chiffres de l'IBSR ne sont pas ceux des personnes mortellement blessées, mais uniquement des tués sur place. Personnes mortellement blessées: toutes les personnes impliquées dans un accident de la circulation qui décèdent dans les 30 jours suivant la date de l'accident mais qui ne sont pas décédées sur place ou avant leur admission à l'hôpital.

Tabel 2 : Situatie bij voetgangers / Tableau 2 : Situation pour les piétons

Evolutie van het aantal geregistreerde letselgevallen met minstens één voetganger en het aantal slachtoffers bij voetgangers, Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Evolution du nombre d'accidents corporels impliquant un piéton et du nombre de piétons victimes enregistrés, Région de Bruxelles-Capitale

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Letselgevallen / Accidents corporels	927	984	1.085	1.105	1.031	1.130	1.044	1.122
Totaal slachtoffers / Total victimes	881	879	1.087	1.134	1.066	1.177	1.076	1.141
<i>Doden ter plaatse / Tués sur place</i>	<i>3</i>	<i>2</i>	<i>9</i>	<i>13</i>	<i>7</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>9</i>
<i>Gewonden / Blessés</i>	878	877	1.078	1.121	1.059	1.167	1.066	1.132

	2012	2013	2014	2015	2016	Evolutie / Evolution 2015-2016 #	Evolutie / Evolution 2015-2016 %
Letselgevallen / Accidents corporels	1.090	1.046	1.092	1.121	1.097	-24	-2,1%
Totaal slachtoffers / Total victimes	1.120	1.074	1.133	1.141	1.114	-27	-2,4%
<i>Doden ter plaatse / Tués sur place</i>	<i>10</i>	<i>8</i>	<i>8</i>	<i>11</i>	<i>5</i>	<i>-6</i>	<i>/</i>
<i>Gewonden / Blessés</i>	1.110	1.066	1.125	1.130	1.109	-21	-1,9%

Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL – Infografie: BIVV / Source des données : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL – Infographie : IBSR

Tabel 3: Situatie bij fietsers / Tableau 3 : Situation pour les cyclistes

Evolutie van het aantal geregistreerde letselgevallen met minstens één fietser en het aantal slachtoffers bij fietsers, Brussels Hoofdstedelijk Gewest / Evolution du nombre d'accidents corporels impliquant un cycliste et du nombre de cyclistes victimes enregistrés, Région de Bruxelles-Capitale

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Letselgevallen / Accidents corporels	230	321	303	309	359	388	411	469
Totaal slachtoffers / Total victimes	217	300	294	307	355	384	404	461
<i>Doden ter plaatse / Tués sur place</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>2</i>
<i>Gewonden / Blessés</i>	217	300	294	307	355	383	403	459

	2012	2013	2014	2015	2016	Evolutie / Evolution 2015-2016 #	Evolutie / Evolution 2015-2016 %
Letselgevallen / Accidents corporels	475	489	537	620	739	+119	+19,2%
Totaal slachtoffers / Total victimes	446	473	512	591	711	+120	+20,3%
<i>Doden ter plaatse / Tués sur place</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>1</i>	<i>+1</i>	<i>/</i>
<i>Gewonden / Blessés</i>	446	472	512	591	710	+119	+20,1%

Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL – Infografie: BIVV / Source des données : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL – Infographie : IBSR

Het Brussels Gewest is het enige gewest waar het aantal letselongevallen en gewonden niet afneemt. Het aantal letselongevallen met fietsers kent al sinds 2006 een continue stijging en bereikte een hoogterecord in 2016.

Overdreven of onaangepaste snelheid is een van de voornaamste oorzaken van ongevallen. Hoe ernstig het letsel is, hangt samen met de snelheid van de auto. Een voetganger of een fietser die wordt aangereden door een wagen aan 30 km/u brengt het er in meer dan 9 op 10 gevallen levend van af. Bij 50 km/u heeft de voetganger of de fietser maar één kans op twee meer om het te overleven. Bij 70 km/u wordt die kans bijna nul. Ter info : bij 50 km/u is de gemiddelde stopafstand 26 meter, bij 30 km/u is dat 13 meter.

Het BIVV heeft in 2014 een onderzoek gedaan naar de dodelijke ongevallen in Brussel⁽⁴⁾. De conclusie was duidelijk : « Snelheidsverlaging is dus cruciaal om een groot aantal ongevallen en verkeersslachtoffers te voorkomen. Door de snelheid te matigen kan het risico op een botsing worden teruggebracht en de beschikbare tijd (en het gezichtsveld) om andere weggebruikers op te merken en een noodmanoeuvre uit te voeren (remmen, uitwijkmanoeuvre) worden verlengd. Dit vermindert ook de gevolgen van het ongeval als het niet meer te vermijden was. »⁽⁵⁾

De Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid⁽⁶⁾ baseert de organisatie van de verkeersveiligheid op een aantal principes. Eén van die principes is de homogeniteit. Dit principe stelt dat, daar waar grote verschillen in massa van dezelfde verkeersruimte gebruik maken, de snelheden zo laag moeten zijn dat een ongeval met de meest kwetsbare verkeersdeelnemers zonder dodelijke gevolgen kan aflopen. Daar waar het verkeer zich wel met hoge snelheden verplaatst, moeten weggebruikers van elkaar gescheiden worden. Voor wegen met mogelijke conflicten tussen auto's en onbeschermden verkeersdeelnemers voorziet men op basis van dit principe een maximumsnelheid van 30 km/u.

Om het effect van een snelheidsverlaging of een snelheidsverhoging te kunnen inschatten, wordt door de Nederlandse Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid sinds de jaren '80 van de vorige eeuw de formule Nilsson gebruikt⁽⁷⁾ :

$$\frac{[\text{aantal verkeersdoden}]_{na}}{[\text{aantal verkeersdoden}]_{voor}} = \left(\frac{[\text{snelheid}]_{na}}{[\text{snelheid}]_{voor}} \right)^x$$

(4) Focus op dodelijke verkeersongevallen in Brussel, BIVV rapport, 2014 - <http://www.bivv.be/nl/verkeersveiligheid/publicatie-details/focus-op-dodelijke-verkeersongevallen-in-brussel/>.

(5) *Ibidem*, pagina 86.

(6) <http://www.doormetduurzaamveilig.nl/index.htm>.

(7) <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/fact/snelheid-wat-het-effect-van-snelheid-op-de-verkeersveiligheid>.

La Région bruxelloise est la seule Région où le nombre d'accidents corporels et de blessés ne diminue pas. Le nombre d'accidents corporels impliquant des cyclistes est en augmentation constante depuis 2006, et il a atteint un niveau record en 2016.

Une vitesse excessive ou inadaptée est une des principales causes d'accident. Le degré de gravité des lésions corporelles est fonction de la vitesse de l'automobile. Un piéton ou un cycliste renversé par une voiture roulant à 30 km à l'heure s'en sort vivant dans 9 cas sur 10. À 50 km à l'heure, il n'a qu'une chance sur deux de survivre à l'accident. À 70 km à l'heure, ses chances sont pratiquement nulles. Pour information : à 50 km à l'heure, il faut en moyenne 26 mètres pour s'arrêter ; à 30 km à l'heure, il faut 13 mètres.

En 2014, l'IBSR a réalisé une étude sur les accidents mortels à Bruxelles⁽⁴⁾. La conclusion était claire : « Réduire les vitesses pratiquées est donc crucial pour prévenir un grand nombre d'accidents et de victimes de la route. Modérer les vitesses pratiquées permet de réduire le risque de collision en augmentant le temps (et le champ de vision) disponible à la détection de l'autre usager et à la mise en place d'une manœuvre d'urgence (freinage, manœuvre d'évitement). Cela permet également de réduire les conséquences de l'accident si celui-ci n'a pas pu être évité. »⁽⁵⁾

La fondation néerlandaise « Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid⁽⁶⁾ » se base sur un certain nombre de principes pour organiser la sécurité routière. Un de ces principes est l'homogénéité. Selon ce principe, lorsqu'un grand nombre d'usagers différents utilisent la même voie de circulation, les vitesses doivent être à ce point faibles qu'un accident impliquant les usagers les plus vulnérables n'entraîne pas d'issue mortelle. Là où les vitesses de circulation sont élevées, les usagers de la route doivent être séparés. En vertu de ce principe, on prévoit une vitesse maximale limitée à 30 km à l'heure sur les voiries où les automobiles et les usagers vulnérables sont susceptibles d'entrer en conflit.

Depuis les années 1980, la « Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid » utilise la formule de Nilsson afin d'évaluer l'impact d'une diminution ou d'une augmentation de la vitesse⁽⁷⁾ :

$$\frac{[\text{nombre de tués sur les routes}]_{\text{après}}}{[\text{nombre de tués sur les routes}]_{\text{avant}}} = \left(\frac{[\text{vitesse}]_{\text{après}}}{[\text{vitesse}]_{\text{avant}}} \right)^x$$

(4) Zoom sur les accidents mortels de la circulation à Bruxelles, Rapport de recherche 2014 - <http://www.ibsr.be/fr/securite-routiere/publicatie-details/focus-op-dodelijke-verkeersongevallen-in-brussel/>.

(5) *Ibid.*, p. 86.

(6) <http://www.doormetduurzaamveilig.nl/index.htm>.

(7) <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/fact/snelheid-wat-het-effect-van-snelheid-op-de-verkeersveiligheid>.

Voor dodelijke ongevallen binnen de bebouwde kom, ligt x tussen 0,3 en 4,9 (betrouwbaarheidsinterval van 95 %) met als beste schatting 2,6. Dat betekent dat het aantal dodelijke ongevallen bij een verlaging van de toegelaten snelheid naar 30 km/u zou kunnen dalen van 28 (cijfers 2015) naar

$$\frac{[\text{aantal verkeersdoden}]_{na}}{28} = \left(\frac{30}{50}\right)^{2,6}$$

$$\Rightarrow [\text{aantal verkeersdoden}]_{na} = 7,4 \text{ verkeersdoden}$$

Aangezien een beperkt deel van het Brussels grondgebied nu al zone 30 is, zal de impact wellicht iets minder sterk zijn maar zelfs dan zien we dat de doelstelling van maximaal 12 verkeersdoden / jaar eindelijk in zicht komt.

Levenskwaliteit

Snelheidslimieten zorgen voor minder lawaai en maken de stad daardoor aangenamer om in te wonen. Een zone 30 in verstedelijkt gebied doet het lawaai dat verkeer met zich meebrengt met 3 tot 4 decibel dalen tegenover het lawaai dat auto's maken die 50 km/u rijden. Dat lijkt niet veel, maar is toch een merkbaar verschil en goed voor de gezondheid. Het is immers niet van belang voor de gezondheid van het lichaam of het lawaai nu bewust of onbewust wordt opgevangen. Het lichaam zal sowieso reageren met verschillende stressgerelateerde ziektes tot gevolg. Volgens de World Health Organization (WHO) worden in Europa als gevolg van verkeerslawaai elk jaar elk jaar 245.000 mensen ziek.

Een zone 30 maakt de stad ook kindvriendelijker. Door hun grootte, reactiesnelheid, ontdekkingsdrang hebben kinderen het moeilijk in het verkeer. Nochtans hebben ook zij het recht zich veilig te verplaatsen en niet op te groeien als achterbankkind.

Klimaatdoelstellingen

Snelheidslimieten zijn bovendien goed voor het milieu. Ze verlagen het brandstofgebruik en de uitstoot van CO₂ en fijn stof. Onderzoekers van het VITO en universiteit Gent hebben onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de uitstoot indien de snelheid verlaagd wordt⁽⁸⁾. Het onderzoek wees uit dat de CO₂ en NO_x emissies met 25 % verminderden bij een verlaging van de snelheid van 50 naar 30 km/u.

(8) Madireddy, M., De Coensel, B., Can, A., Degraeuwe, B., Beusen, B., De Vlioger, I. and Botteldooren, D. (2011). Assessment of the impact of speed limit reduction and traffic signal coordination on vehicle emissions using an integrated approach. Transportation Research part D, Vol. 16, 504-508.

Pour les accidents mortels en agglomération, x varie entre 0,3 et 4,9 (intervalle de confiance de 95 %) et la meilleure estimation se situe à 2,6. Autrement dit, limiter la vitesse autorisée à 30 km à l'heure permettrait de faire baisser le nombre d'accidents mortels de 28 (chiffre de 2015) à :

$$\frac{[\text{nombre de tués sur les routes}]_{après}}{28} = \left(\frac{30}{50}\right)^{2,6}$$

$$\Rightarrow [\text{nombre de tués sur les routes}]_{après} = 7,4 \text{ tués sur les routes}$$

Comme une petite partie du territoire bruxellois est déjà actuellement en zone 30, l'impact sera peut-être un peu moindre, mais on verra malgré tout se rapprocher l'objectif de 12 tués sur les routes par an au maximum.

Qualité de vie

Les limitations de vitesse réduisent le bruit, et elles améliorent par conséquent la qualité de vie en ville. Une zone 30 en milieu urbain réduit le bruit généré par la circulation de 3 à 4 décibels par rapport au bruit produit par des automobiles roulant à 50 km à l'heure. Cela semble peu, mais la différence est tout de même perceptible et salutaire. En effet, pour la santé physique il importe peu que le bruit soit perçu consciemment ou inconsciemment : le corps réagira de toute manière en développant différentes maladies liées au stress. D'après l'Organisation mondiale de la santé (OMS), en Europe 245.000 personnes tombent malades chaque année à cause du bruit de la circulation.

Avec une zone 30, la ville est également mieux adaptée aux enfants. De par leur taille, leur temps de réaction et leur soif d'exploration, les enfants éprouvent des difficultés dans la circulation. Eux aussi ont pourtant le droit de se déplacer en toute sécurité et de ne pas passer leur enfance sur le siège arrière de la voiture familiale.

Objectifs climatiques

En outre, les limitations de vitesse sont bonnes pour l'environnement. Elles font baisser la consommation de carburant et les émissions de CO₂ et de particules fines. Des chercheurs du VITO et de l'université de Gand ont étudié les effets d'une limitation de la vitesse sur les émissions⁽⁸⁾. L'étude a montré que les émissions de CO₂ et de NO_x baissaient de 25 % lorsque la vitesse était réduite de 50 à 30 km à l'heure.

(8) Madireddy, M., De Coensel, B., Can, A., Degraeuwe, B., Beusen, B., De Vlioger, I. et Botteldooren, D. (2011). Assessment of the impact of speed limit reduction and traffic signal coordination on vehicle emissions using an integrated approach. Transportation Research part D, Vol. 16, pp. 504-508.

Doorstroming

Het verlagen van de snelheid naar 30 km/u betekent bovendien niet dat de doorstroming van het (auto)verkeer moeilijker zou verlopen noch dat de reistijd automatisch zou toenemen.

De wegcapaciteit hangt in eerste instantie af van de hoeveelheid kruispunten die er zijn en hoe vlot / veilig die gebruikt kunnen worden. Aangezien er op lokale wegen heel veel kruispunten zijn, is het er in de praktijk meestal onmogelijk om constant 50 km/u te rijden. Aan elk kruispunt wordt er afgeremd en weer opgetrokken.

Door de snelheid te laten zakken tot 30 km/u, is de veiligheidsmarge die bestuurders (moeten) houden ten opzichte van de voorgaande wagen kleiner. Bovendien krijgen de bestuurders meer tijd om proactief te reageren op moeilijke verkeerssituaties aan bijvoorbeeld kruispunten. Dat zorgt er dan ook voor dat de doorstroming vlotter kan verlopen. Bovendien is de afstand die auto's nodig hebben om elkaar te kruisen, kleiner bij 30 km/u wat maakt dat er op verschillende plaatsen ruimte vrijkomt die kan gebruikt worden om de veiligheid nog te vergroten.

Infrastructuur

Het veralgemenen van de zone 30 in het Brussels Gewest betekent niet dat de wegbeheerder zich niet langer moet bekommeren om een veilige inrichting van de openbare weg. Lokale wegen die aanleiding geven tot hogere snelheden moeten dan ook zo snel mogelijk fysiek heringericht worden.

Het is echter wel zo dat men niet hoeft te wachten op een herinrichting voor men de snelheidslimiet aanpast. Ervaringen van Brugge⁽⁹⁾ en Gent⁽¹⁰⁾ waar de invoering vooral via politimaatregelen gebeurde, (maken van éénrichtingsstraten, geparkeerde auto's gebruiken om de as van de weg te verleggen, voldoende (flits)controles én de nodige vervolgingen,...) tonen dat men ook op die manier een daling van de snelheid en een grote daling van het aantal ongevallen en slachtoffers kan bekomen.

(9) Brochure voor de wegbeheerder: Voor meer veiligheid en verkeersleefbaarheid, BIVV (juli 2007), D/2007/0779/9, <http://webshop.bivv.be/frontend/files/products/pdf/046ed98b6601c1cf2c96ad3fd8252f12/zone-30.pdf>.

(10) Artikel in HLN, «Uitgebreide zone 30 in Gent: ook in tweede jaar minder ongevallen» (6/3/2017), <http://www.hln.be/hln/nl/957/Binnenland/article/detail/3097142/2017/03/06/Uitgebreide-zone-30-in-Gent-ook-in-tweede-jaar-minder-ongevallen.dhtml>.

Fluidité

En outre, en réduisant la vitesse à 30 km à l'heure, on ne gêne pas pour autant la circulation (automobile) et on n'augmente pas automatiquement la durée d'un trajet.

La capacité d'une voirie est avant tout fonction de la quantité de carrefours présents et de leur degré de fluidité et de sécurité. Étant donné que les voiries locales comptent de très nombreux carrefours, il est généralement impossible dans la pratique d'y rouler à une vitesse constante de 50 km à l'heure. Les usagers freinent et réaccélèrent à chaque carrefour.

En limitant la vitesse à 30 km à l'heure, on réduit la distance de sécurité que les conducteurs doivent observer par rapport au véhicule qui les précède. En outre, les conducteurs ont davantage de temps pour anticiper les situations de circulation difficiles, par exemple aux carrefours. La circulation en est dès lors d'autant plus fluide. Par ailleurs, à 30 km à l'heure deux véhicules ont besoin de moins d'espace pour se croiser ; par conséquent, on libère en différents endroits de l'espace qu'on peut utiliser pour encore renforcer la sécurité.

Infrastructure

Une généralisation de la zone 30 en Région bruxelloise ne signifie pas que le gestionnaire de voirie ne doit plus veiller à la sécurité lors de l'aménagement de la voie publique. Les voiries locales qui incitent à la vitesse doivent dès lors être réaménagées dans les meilleurs délais.

Par contre, on n'est pas tenu d'attendre un réaménagement pour adapter la limitation de vitesse. Les expériences de Bruges⁽⁹⁾ et Gand⁽¹⁰⁾, où les zones 30 ont principalement été instaurées au moyen de mesures de police (mise à sens unique des rues, utilisation des véhicules en stationnement pour déplacer l'axe de la voirie, contrôles (radar) suffisants et poursuites nécessaires,...), montrent qu'on peut également obtenir de la sorte une diminution de la vitesse et une diminution importante du nombre d'accidents et de victimes.

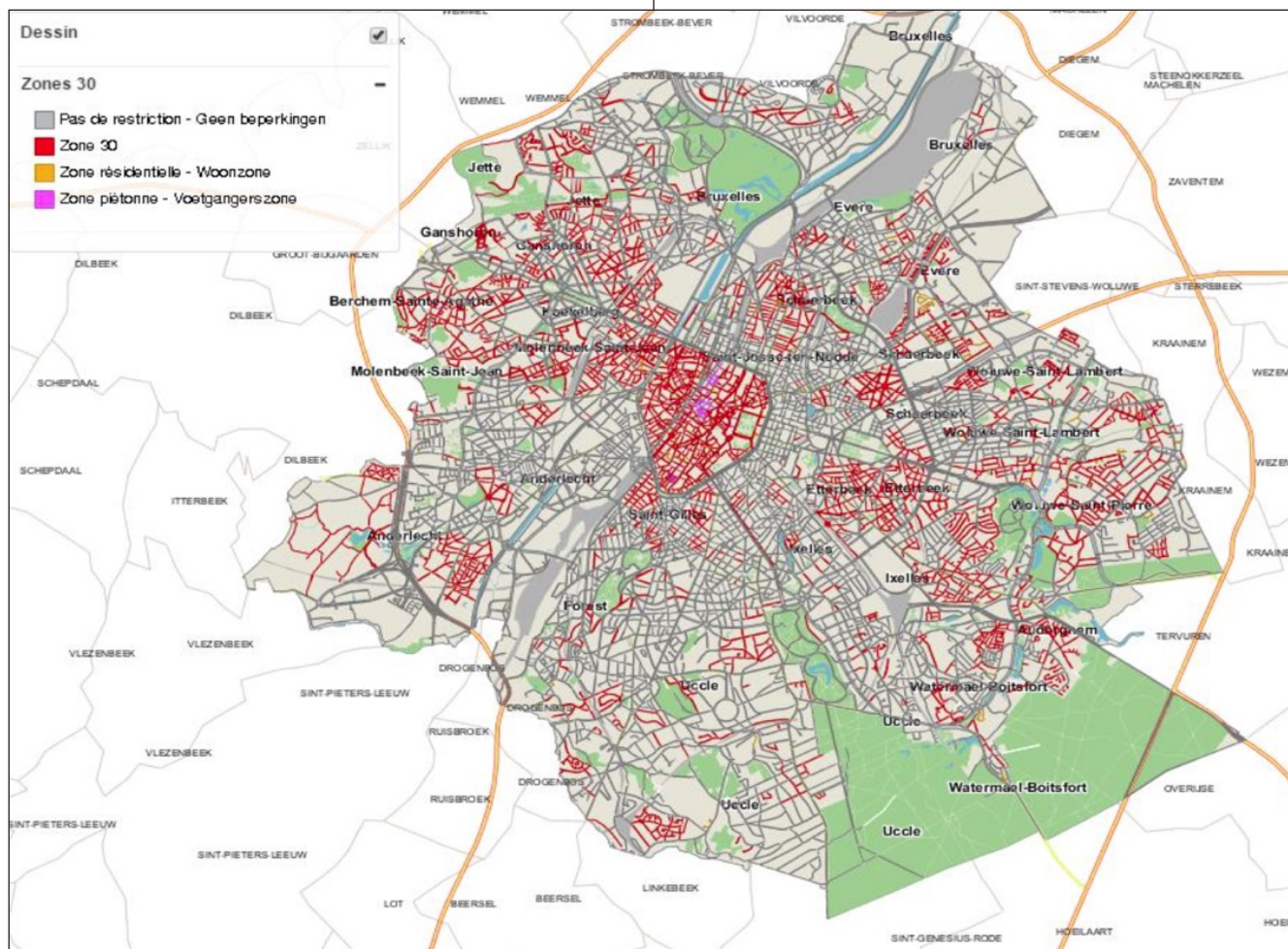
(9) Brochure à l'attention des gestionnaires de voiries : La zone 30. Pour plus de sécurité et de convivialité en agglomération, IBSR (juillet 2007), D/2007/0779/8, <http://webshop.bivv.be/fr/produit/detail/la-zone-30-pour-plus-de-scurit-et-de-convivialit-en-agglomration-ref-015>.

(10) Article paru dans Het Laatste Nieuws, «Uitgebreide zone 30 in Gent: ook in tweede jaar minder ongevallen» (6 mars 2017), <http://www.hln.be/hln/nl/957/Binnenland/article/detail/3097142/2017/03/06/Uitgebreide-zone-30-in-Gent-ook-in-tweede-jaar-minder-ongevallen.dhtml>.

Zones 30 in het Brussels Gewest

In de verschillende goedgekeurde plannen GewOP, Iris 1 en Iris 2 werd tot doel gesteld om alle plaatselijke wegen om te vormen tot zones 30. In het Iris 2 plan luidde dit als volgt: « De specialisatie van de wegen zal in de eerste plaats vorm krijgen door de verlaging van de maximaal toegelaten snelheid op alle plaatselijke wegen tot 30 km/u. » Het Actieplan Verkeersveiligheid 2011-2020 stelde als doel dat tegen 2015 alle plaatselijke wegen zone 30 moesten zijn.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn er 1.342 km plaatselijke wegen. Dat is ongeveer 70 % van het totale wegennet van het BHG. 543 km of 40 % daarvan ligt in een zone 30, in een woonzone of in een voetgangerszone.



Dit maakt duidelijk dat de doelstelling niet gerealiseerd werd. Deze vaststelling en de cijfers van de verkeersongevallen maken duidelijk dat het gewest het roer moet omgooien en resoluut gaan voor een veralgemening van de invoering van zone 30 over het ganse gewest.

Tot slot

Het algemeen verlagen van de snelheid voor het ganse gewest naar 30 km/u zal ontegensprekelijk belangrijke

Zones 30 en Région bruxelloise

Dans les différents plans adoptés – PRD, Iris 1 et Iris 2 –, on s'était fixé pour objectif de transformer toutes les voiries locales en zones 30. Le plan Iris 2 disposait que: « La réduction de la limite de vitesse à 30 km/h sur l'ensemble des voiries locales sera une première mise en œuvre concrète de la spécialisation des voiries. » Le plan d'actions Sécurité routière 2011-2020 fixait l'objectif de transformer toutes les voiries locales en zone 30 à l'horizon 2015.

La Région de Bruxelles-Capitale compte 1.342 km de voiries locales, soit quelque 70 % de l'ensemble du réseau routier de la Région: 543 km, ou 40 %, sont en zone 30, en zone résidentielle ou en zone piétonne.

On comprend donc clairement que l'objectif n'est pas atteint. Ce constat et les chiffres des accidents de la circulation démontrent que la Région doit changer son fusil d'épaule et opter résolument pour une généralisation de la zone 30 sur l'ensemble de son territoire.

Conclusion

Généraliser la limitation de vitesse à 30 km à l'heure sur l'ensemble du territoire de la Région aura incontes-

gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid, voor de leefbaarheid van het gewest en voor de klimaatdoelstellingen. Waar zinvol, blijft de mogelijkheid een andere maximumsnelheid op te leggen. Uiteraard moet de invoering van Zone 30 gepaard gaan met maatregelen op vlak van ruimtelijke ordening, handhaving, bewustmakingscampagnes, enz.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Artikel 2

Het volledige Brusselse gewest geldt daarbij als bebouwde kom. De wegbeheerder kan evenwel een lagere of hogere snelheidsbeperking opleggen of toelaten via verkeersbord C43.

Artikel 3

Dit artikel lokt geen commentaar uit.

Bruno DE LILLE (N)
Céline DELFORGE (F)
Annemie MAES (N)
Arnaud VERSTRAETE (N)
Arnaud PINXTEREN (F)

tablement des conséquences importantes pour la sécurité routière, la qualité de vie dans la Région et les objectifs climatiques. On conserve la possibilité d'imposer une autre vitesse maximale lorsqu'il y a lieu. Il va sans dire que l'instauration de la zone 30 doit s'accompagner de mesures d'aménagement du territoire, de contrôles, de campagnes de sensibilisation, etc.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cet article n'appelle aucun commentaire.

Article 2

L'ensemble de la Région bruxelloise est considérée comme une agglomération. Toutefois, le gestionnaire de voirie peut imposer ou permettre une limitation de vitesse inférieure ou supérieure au moyen du signal C43.

Article 3

Cet article n'appelle aucun commentaire.

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

tot wijziging van artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

In artikel 11.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wordt de eerste zin vervangen als volgt : « 11.1 Binnen de bebouwde kommen is de snelheid beperkt tot 30 km per uur ».

Artikel 3

Deze ordonnantie treedt in werking op 1 januari 2018.

Bruno DE LILLE (N)
Céline DELFORGE (F)
Annemie MAES (N)
Arnaud VERSTRAETE (N)
Arnaud PINXTEREN (F)

PROPOSITION D'ORDONNANCE

modifiant l'article 11 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Dans l'article 11.1 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, la première phrase est remplacée par ce qui suit : « 11.1 Dans les agglomérations, la vitesse est limitée à 30 km à l'heure ».

Article 3

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

