



GEWONE ZITTING 2017-2018

16 AVRIL 2018

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

**PROPOSITION D'ORDONNANCE**

**modifiant l'article 11 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique**

**RAPPORT**

fait au nom de la commission de l'Infrastructure

par M. Pierre KOMPANY (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

*Membres effectifs* : M. Jamal Ikazban, Mme Véronique Jamoule, M. Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, M. Pierre Kompany, Mmes Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

*Membres suppléants* : MM. Ridouane Chahid, Gaëtan Van Goidsenhoven.

*Autres membres* : MM. Emmanuel De Bock, Zahoor Ellahi Manzoor, Mme Cieltje Van Achter, M. David Weytsman.

*Voir* :

**Document du Parlement :**

A-495/1 – 2016/2017 : Proposition d'ordonnance.

GEWONE ZITTING 2017-2018

16 APRIL 2018

**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**

**VERSLAG**

uitgebracht namens de commissie voor de Infrastructuur

door de heer Pierre KOMPANY (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

*Vaste leden*: de heer Jamal Ikazban, mevr. Véronique Jamoule, de heren Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heer Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

*Plaatsvervangers*: de heren Ridouane Chahid, Gaëtan Van Goidsenhoven.

*Andere leden*: de heren Emmanuel De Bock, Zahoor Ellahi Manzoor, mevr. Cieltje Van Achter, de heer David Weytsman.

*Zie*:

**Stuk van het Parlement**:

A-495/1 – 2016/2017: Voorstel van ordonnantie.

## **I. Exposé introductif de M. Bruno De Lille et Mme Céline Delforge, coauteurs de la proposition d'ordonnance**

M. Bruno De Lille est heureux de présenter aujourd’hui cette proposition d’ordonnance, qui arrive au bon moment. En effet, la sixième réforme de l’État permet depuis peu aux Régions de réguler la vitesse de circulation sur leur territoire. La Flandre a déjà fait usage de cette possibilité en descendant la vitesse standard sur les routes de 90 km/h à 70 km/h.

La Région de Bruxelles-Capitale étant une grande agglomération, cela aurait du sens de diminuer la vitesse standard de 50 km/h en agglomération à 30 km/h. En effet, on observe dans notre Région des problèmes spécifiques dus à la sécurité routière. On a un grave problème à résoudre, à savoir le nombre de tués sur la route. Or on remarque que le chiffre des morts par accidents est fluctuant d’année en année, et se situe entre 20 et 30 tués par an sur les voiries bruxelloises. On observe qu’il y a également de plus en plus d’accidents avec les vélos. Il est vrai qu’il y a de plus en plus de vélos qui circulent à Bruxelles : on observe en moyenne chaque année une augmentation de 10% de cyclistes sur nos routes. Le député rappelle qu’en cas de confrontation entre un vélo et une automobile roulant à 50 km/h, le résultat est souvent mortel.

La vitesse exagérée est un des plus grands défis à régler ici à Bruxelles. Le député fait observer que si l’on autorise les Bruxellois à rouler à du 50 km/h, ils rouleront en moyenne à du 60 km/h. Mais si l’on n’autorise plus que du 30 km/h, les Bruxellois rouleront en moyenne à du 40 km/h. Une diminution généralisée de la vitesse serait donc déjà en soi bénéfique. Le député est également partisan d’augmenter la répression des excès de vitesse.

Cette mesure permettrait également d’améliorer la qualité de vie. En effet, des voitures qui roulent à du 50 km/h sur des pavés font énormément de bruit, ce qui est nocif pour l’environnement. Au point de vue du climat également, rouler à une vitesse de 30 km/h permet une fluidité de la circulation, ce qui réduit d’autant la pollution.

Les écologistes ne sont pas les premiers à défendre cette diminution généralisée de la vitesse. Dans le plan de sécurité routière 2011-2020, est exprimé le souhait de réduire d’une manière générale la vitesse sur les routes à Bruxelles à 30 km/h.

Par ailleurs, on a vu à plusieurs reprises différentes majorités ayant pris des mesures visant à diminuer la vitesse de circulation automobile. Si on laisse le soin aux communes de mener cette politique chacune de leur

## **I. Inleidende uiteenzetting van de heer Bruno De Lille en mevrouw Céline Delforge, mede-indieners van het voorstel van ordonnantie**

Het verheugt de heer Bruno De Lille dit voorstel van ordonnantie vandaag voor te stellen, want het komt op het goede moment. De zesde Staatshervorming biedt immers sedert enige tijd de Gewesten de mogelijkheid om de snelheid van het verkeer op hun grondgebied te regelen. Vlaanderen heeft al gebruikgemaakt van die mogelijkheid, door de standaardsnelheid op de wegen te verlagen van 90 km/u naar 70 km/u.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een grote agglomeratie, en het zou dus zinvol zijn om de standaardsnelheid van 50 km/u in de agglomeratie te verlagen naar 30 km/u. In ons Gewest ziet men specifieke problemen met de verkeersveiligheid. Een belangrijk probleem moet worden opgelost, te weten het aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Men merkt echter dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers schommelt van jaar tot jaar, tussen 20 en 30 per jaar op de Brusselse openbare wegen. Tevens merkt men dat er meer en meer ongevallen met fietsen gebeuren. Het is waar dat er meer en meer fietsen rijden in Brussel: gemiddeld neemt het aantal fietsen op onze wegen elk jaar met 10% toe. De volksvertegenwoordiger herinnert eraan dat een botsing tussen een fietser en een auto die 50 km/u rijdt, vaak dodelijke gevaren heeft.

Een van de grootste uitdagingen die moet worden geregeld is de overdreven snelheid. De volksvertegenwoordiger merkt op dat, indien men de Brusselaars toelaat 50 km/u te rijden, zij gemiddeld 60 km/u zullen rijden. Indien men echter slechts 30 km/u toelaat, zullen de Brusselaars gemiddeld 40 km/u rijden. Een algemene verlaging van de snelheid zou op zich dus al goed zijn. De volksvertegenwoordiger is ook voorstander van een verhoging van de repressie voor te snel rijden.

Dankzij die maatregel zou ook de levenskwaliteit kunnen worden verbeterd. Auto’s die 50 km/u rijden op kasseien maken immers enorm veel lawaai, wat schadelijk is voor het leefmilieu. Ook op het vlak van het klimaat maakt rijden aan 30 km/u vlot verkeer mogelijk, wat de vervuiling evenzeer verminderd.

De groenen zijn niet de eersten die een algemene verlaging van de snelheid verdedigen. In het verkeersveiligheidsplan 2011-2020 wordt de wens geuit voor een algemene verlaging van de snelheid tot 30 km/u.

Bovendien hebben verschillende meerderheden maatregelen genomen om de snelheid van het autoverkeer te verlagen. Indien men de gemeenten elk van hun kant maatregelen laat nemen, en hen aan zet laat,

côté, et qu'on les laisse à la manœuvre, elles ne la mettront pas en œuvre de manière rapide, et certainement pas de manière généralisée. C'est pourquoi la présente proposition d'ordonnance vise à généraliser le 30 km/h sur tout le territoire régional, en permettant exceptionnellement de rouler à 50 km/h sur les grands axes, dans les tunnels, chaque fois qu'un panneau C43 le permet. C'est la raison pour laquelle cette proposition d'ordonnance ne tient qu'en un seul article.

Mme Céline Delforge ajoute qu'il y a ici un renversement de la logique : en ville, il est avéré que la vitesse la plus respectueuse est le 30 km/h. L'objectif prioritaire des auteurs de cette proposition d'ordonnance est la sécurité routière. Mais il y a aussi d'autres avantages, comme l'a déjà fait observer M. De Lille : la diminution du bruit (qui est un facteur qui cause le départ de nombreuses personnes vers la campagne), et surtout le fait d'avoir une ville apaisée. Autre avantage : un automobiliste qui roule à 30 km/h a les sens plus en éveil, et peut davantage être attentif aux incidents qui pourraient se produire. Rouler à 30 km/h, c'est donc aussi une question de qualité de vie. La députée souligne également le problème de la qualité de l'air à Bruxelles : à ce niveau-là aussi, le 30 km/h serait beaucoup plus positif, car il permettrait de réduire la nocivité de l'air et les particules fines. Au niveau de la fluidité, il a été prouvé que l'on ne met pas plus de temps pour rejoindre un point A à un point B en faisant du 30 km/h qu'en faisant du 50 km/h. Et lorsque la ville est saturée, si la circulation s'écoule à du 50 km/h, on observe des effets « accordéon », avec des freinages et redémarrages incessants, qui causent davantage de pollution.

Créer des zones 30 dans les communes, cela coûte très cher, car il faut des dispositifs particuliers, notamment des panneaux qui doivent sans cesse rappeler la limite de vitesse. C'est pourquoi, si on inverse la logique et que l'on généralise le 30 km/h, c'est seulement pour pouvoir rouler à du 50 km/h qu'il faudra mettre des panneaux dérogatoires.

Le seul argument contre la généralisation du 30 km/h, c'est pour ne pas frustrer les automobilistes qui veulent rouler plus vite. C'est inacceptable quand on pense aux nombreuses vies qui sont en danger.

## II. Discussion générale

Pour M. Pierre Kompany, il est clair que le passage de 50 km/h à 30 km/h comporte toute une série d'avantages. Néanmoins, ce passage ne constitue pas une mesure anodine. Cela implique un changement important de comportement. Chacun en conviendra, il faudra convaincre et sensibiliser encore beaucoup pour arriver au respect d'une telle mesure. En outre, une telle mesure ne se décrète pas de manière aussi large sans un accompagnement sérieux également en termes d'infrastructures. Cet accompagnement est indispensable pour faire respecter cette limitation dans

zullen zij dat niet snel doen, en zeker niet op een algemene wijze. Daarom beoogt dit voorstel van ordonnantie 30 km/u te veralgemenen op het gehele gewestelijk grondgebied, en uitzonderlijk 50 km/u toe te staan op de grote verkeersassen, in de tunnels, telkens als een C43 bord dat toestaat. Om die reden bevat dit voorstel van ordonnantie slechts een enkel artikel.

Mevrouw Céline Delforge voegt daaraan toe dat de logica hier omgekeerd wordt: in de stad is gebleken dat de meest respectvolle snelheid 30 km/u is. Het prioritaire doel van de opstellers van dit voorstel van ordonnantie is de verkeersveiligheid. Maar er zijn ook andere voordelen, zoals de heer De Lille al heeft opgemerkt: minder lawaai (wat vele mensen naar het platteland doen verhuizen), en vooral een rustige stad. Een ander voordeel: de zintuigen van een autobestuurder die 30 km/u rijdt staan scherper, zodat hij alerter is voor mogelijke incidenten. Rijden aan 30 km/u is ook een kwestie van levenskwaliteit. De volksvertegenwoordiger wijst eveneens op het probleem van de luchtkwaliteit in Brussel: ook daarvoor zou 30 km/u veel beter zijn, omdat de schadelijkheid van de lucht en het fijnstof zo kunnen worden verlaagd. Wat de vlotheid betreft, is bewezen dat het niet meer tijd kost om van punt A naar punt B te gaan aan 30 km/u dan aan 50 km/u. Wanneer de stad verzadigd is, merkt men "accordeoneffecten" bij een snelheid van 50 km/u, i.e. onophoudelijk remmen en opnieuw starten, wat meer vervuiling veroorzaakt.

30 km zones tot stand brengen in de gemeenten kost zeer veel geld, want daarvoor zijn bijzondere voorzieningen nodig, zoals borden die voortdurend moeten wijzen op de snelheidsbeperking. Als de logica wordt omgekeerd en 30 km/u algemeen wordt ingesteld, moeten slechts borden geplaatst worden bij afwijking daarvan om 50 km/u te mogen rijden.

Het enige argument tegen de veralgemening van 30 km/u is de frustratie van de autobestuurders die sneller willen rijden. Dat is onaanvaardbaar als men denkt aan de vele levens die in gevaar zijn.

## II. Algemene bespreking

Voor de heer Pierre Kompany is het duidelijk dat overstappen van 50 km/u naar 30 km/u vele voordelen biedt, maar het is geen onbelangrijke maatregel. Een en ander vergt een belangrijke gedragswijziging. Iedereen is het erover eens dat nog veel overtuiging en bewustmaking nodig zal zijn om te komen tot de naleving ervan. Bovendien wordt een dergelijke maatregel niet op zo ruime manier uitgevaardigd zonder ernstige begeleiding, ook op het vlak van infrastructuur. Die begeleiding is absoluut noodzakelijk om die beperking werkelijk te doen naleven.

les faits.

Dans ce contexte, la présente proposition semble assez unilatérale et sans nuance. L'approche actuelle, plutôt bottom-up, visant à aller de l'avant à travers le niveau communal semble la bonne. En effet, les communes ont une connaissance fine de leur territoire et peuvent ainsi déterminer les zones où cette limitation fait prioritairement sens. En outre, avançant progressivement en la matière, les communes ont plus de temps pour effectuer les aménagements nécessaires. C'est pour cette raison que le groupe cdH ne soutiendra pas la présente proposition.

M. Ridouane Chahid se dit d'emblée favorable à l'instauration du 30 km/h, mais pas de cette manière. En effet, les attendus de la présente proposition d'ordonnance ne peuvent que susciter l'unanimité. Mais le député estime qu'il est favorable à la mise en zone 30 là où il en faut. Il faut également faire respecter ces zones 30, en mettant en place des dispositifs spéciaux. En ce moment, le ministre de la Mobilité et la secrétaire d'État à la Sécurité routière y travaillent. Si on veut un système efficace et dissuasif, il faut y mettre les moyens. C'est pourquoi le Gouvernement est en train de travailler à l'établissement d'un plan de zones 30.

M. Marc Loewenstein souligne que plusieurs communes sont en train de généraliser la mise en zones 30 de leur territoire, tout en laissant les voiries régionales ou interquartiers à 50 km/h. Le député fait remarquer que la vitesse moyenne en Région de Bruxelles-Capitale est d'ailleurs inférieure à 30 km/h, tant cette ville est saturée. A titre personnel, le député pense qu'inverser la logique donnerait un signal clair, mais d'un autre côté, on ne peut pas non plus donner de faux espoirs aux citoyens. Il est nécessaire de prendre des mesures d'accompagnement pour sécuriser chacune de ces zones 30. Le plan régional de zones 30 dont a fait état son collègue Ridouane Chahid est déjà passé au Gouvernement. Celui-ci a chargé le ministre Smet et la secrétaire d'Etat Debaets de mettre en œuvre ce plan de zones 30, en concertation avec les communes.

Le groupe DéFI est donc favorable à la généralisation des zones 30, mais de manière coordonnée avec les acteurs concernés. Ce n'est pas en votant cette ordonnance que l'on y arrivera.

M. David Weytsman remercie les groupes Ecolo et Groen d'avoir déposé cette proposition d'ordonnance. L'orateur rappelle que le Gouvernement a déjà lancé une étude afin d'estimer pour chaque commune le degré de faisabilité, le coût du remplacement des panneaux de signalisation et de mesurer l'incidence globale d'une mise en zone 30 de notre Région. Si on devait adopter aujourd'hui la présente proposition d'ordonnance, on mettrait toute cette étude au placard, ce qui ne semble pas souhaitable.

In die context lijkt dit voorstel redelijk eenzijdig en ongenuanceerd. De huidige benadering, eerder bottom up, teneinde vooruit te gaan via het gemeentelijk niveau, lijkt de goede. De gemeenten hebben immers een grondige kennis van hun grondgebied en kunnen dus de zones bepalen waar die beperking in de eerste plaats zin heeft. Door geleidelijk aan te werken, hebben de gemeenten bovendien meer tijd voor de nodige aanpassingen. Om die reden zal de cdH-fractie dit voorstel niet steunen.

De heer Ridouane Chahid zegt meteen dat hij voorstander is van de invoering van 30 km/u, maar niet op deze manier. De consideransen van dit voorstel van ordonnantie kunnen enkel bijval oogsten. De volksvertegenwoordiger is echter voorstander van 30 km zones waar dat nodig is. Men moet die 30 km zones ook in acht te nemen, door speciale voorzieningen tot stand te brengen. De minister voor Mobiliteit en de staatssecretaris voor Verkeersveiligheid werken daar momenteel aan. Indien men een doeltreffend en ontradend systeem wenst, moet men de nodige middelen inzetten. Daarom werkt de regering aan het opstellen van een plan voor de zones 30.

De heer Marc Loewenstein benadrukt dat verscheidene gemeenten bezig zijn de 30 km zones te veralgemenen op hun grondgebied, waarbij 50 km/u toegelaten blijft voor de gewestwegen of de interwijkenwegen. De volksvertegenwoordiger merkt op dat de gemiddelde snelheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest trouwens lager is dan 30 km/u, zozeer is deze stad verzadigd. Persoonlijk vindt de volksvertegenwoordiger dat de logica omkeren een duidelijk signaal zal geven, maar aan de andere kant mag men de burgers ook geen valse hoop geven. Het is nodig begeleidende maatregelen te nemen om alle 30 km zones veilig te maken. Het gewestelijk plan voor zones 30, waarvan zijn collega Ridouane Chahid heeft gesproken, is al goedgekeurd door de regering, die minister Smet en staatssecretaris Debaets ermee belast heeft het plan voor zones 30 uit te voeren in overleg met de gemeenten.

De DéFI-fractie is dus voorstander van een algemene invoering van zones 30, maar dan op gecoördineerde wijze met de betrokken actoren. Het is niet door deze ordonnantie goed te keuren dat men in dat opzet zal slagen.

De heer David Weytsman dankt de Ecolo en Groen fractie, omdat ze dit voorstel van ordonnantie hebben ingediend. De spreker wijst erop dat de regering al een onderzoek heeft laten uitvoeren om, voor elke gemeente, de mate van haalbaarheid en de kosten van de vervanging van de verkeersborden te ramen en de algehele impact van een algemene invoering van de zone 30 in ons Gewest te evalueren. Als men vandaag het voorstel van ordonnantie aanneemt, zal men dat hele onderzoek in een lade opbergen, wat niet wenselijk lijkt.

Le MR rejouit les constats et les objectifs posés dans les attendus de cette proposition d'ordonnance, mais estime que le texte ici proposé n'est pas réaliste, car il généralise une règle sans prendre en compte les réalités et spécificités de chaque voirie. Cela coûterait beaucoup trop cher d'instaurer une zone 30 généralisée à Bruxelles.

Le groupe MR reste convaincu que c'est d'abord au travers du contrôle des limitations existantes que l'on pourra apporter une réponse au problème de sécurité routière. Sur la question environnementale, la mise en place de la zone basse émission constitue une réponse au problème de qualité de l'air que nous connaissons, mais il convient également de revoir la fiscalité automobile en intégrant les critères environnementaux. A cet égard, le MR a déposé une proposition d'ordonnance.

C'est pourquoi on attend au plus vite l'étude commandée par le Gouvernement. L'orateur estime que ce n'est pas une règle générale qui pourra rencontrer l'objectif poursuivi, auquel son groupe souscrit. Il convient de rester attentif et de continuer à mettre en place des zones 30 intelligentes en étudiant pour certains axes, comme le MR l'a demandé à plusieurs reprises, la mise en place d'un système de vitesse adaptative. Pour rappel, eu égard à la congestion que nous connaissons, la vitesse moyenne des véhicules particuliers en Région bruxelloise est déjà bien moindre que 30 km/h. Une généralisation à brûle-pourpoint de la vitesse à 30 km/h n'est pas pragmatique. Il faut maintenir la qualité de vie des quartiers mais également assurer une fluidité suffisante. Cette double condition n'est pas rencontrée dans la proposition aujourd'hui présentée. C'est la raison pour laquelle le groupe MR ne soutiendra pas cette proposition.

Mme Cieltje Van Achter rejouit elle aussi l'objectif de sécurité routière posé par cette proposition d'ordonnance. La sécurité routière est une politique à laquelle la NVA tient, et que l'oratrice juge assez inefficace aujourd'hui en Région de Bruxelles-Capitale. La politique menée par les ministres Smet et Debaets, visant à donner des subsides aux communes pour sécuriser les abords d'écoles, ne sont que des petits pas. Il faut établir des zones 30 dans les quartiers d'habitation.

Personne ne remet en question le fait qu'il faille diminuer la vitesse de circulation. Mais le faire de cette manière n'est pas l'idéal. Par exemple, tout le Pentagone a été mis en zone 30, mais personne ne respecte cette limitation. Quand on instaure une zone 30, il faut la faire respecter. Or il n'y a aucune mesure de répression à l'encontre des automobilistes qui ne respectent pas cette limite, et cela donne un très mauvais signal. Certaines communes sont plus actives que d'autres dans cette politique, et c'est typiquement un cas où la multiplication des compétences entre les communes et la Région porte préjudice à l'intérêt général. C'est

De MR is het eens met de vaststellingen en de doelstellingen in de consideransen van het voorstel van ordonnantie, maar vindt de voorgestelde tekst niet realistisch, want men veralgemeent een regel zonder rekening te houden met de realiteit en de specifieke kenmerken van elke weg. Het zou veel te duur uitkomen om overal in Brussel een zone 30 in te stellen.

De MR-fractie blijft ervan overtuigd dat men eerst via controle op de bestaande snelheidsbeperkingen een antwoord zal kunnen bieden voor het verkeersveiligheidsprobleem. Wat het leefmilieu betreft, is de invoering van de lage emissiezone een antwoord op ons probleem met de luchtkwaliteit, maar men moet eveneens de autofiscaliteit herzien en daarbij de milieucriteria integreren. In dat verband heeft de MR een voorstel van ordonnantie ingediend.

Daarom wacht men met ongeduld op het onderzoek dat de regering heeft laten uitvoeren. Volgens de spreker zal het nagestreefde doel, waarmee zijn fractie het eens is, niet kunnen worden gehaald met een algemene regel. Men dient aandachtig te blijven en intelligente zones 30 te blijven invoeren en tegelijk voor sommige verkeersassen, zoals de MR herhaaldelijk heeft gevraagd, de invoering van een systeem voor snelheidsaanpassing te onderzoeken. Er zij aan herinnerd dat, gelet op de huidige verkeerscongestie, de gemiddelde snelheid van personenvoertuigen in het Brussels Gewest al heel wat lager ligt dan 30 km/u. Een algemene snelheidsbeperking tot 30 km/u van vandaag op morgen is niet pragmatisch. Men dient de levenskwaliteit in de wijken te behouden, maar ook voor voldoende doorstroming te zorgen. Het huidige voorstel vervult die dubbele voorwaarde niet. Daarom zal de MR-fractie het voorstel niet steunen.

Mevrouw Cieltje Van Achter is het eveneens eens met de doelstelling inzake verkeersveiligheid die met dit voorstel van ordonnantie wordt nagestreefd. Verkeersveiligheid is een belangrijk beleid voor de N-VA, dat volgens de spreker vandaag niet efficiënt genoeg wordt gevoerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het beleid van ministers Smet en Debaets, dat erin bestaat subsidies te verlenen aan de gemeenten om de schoolomgevingen te beveiligen, omvat slechts kleine stappen. Er moeten zones 30 worden ingesteld in de woonwijken.

Niemand betwist dat de snelheid in het verkeer moet dalen. De voorgestelde manier is echter niet ideaal. De hele Vijfhoek werd bijvoorbeeld omgevormd tot een zone 30, maar niemand respecteert die snelheidsbeperking. Wanneer men een zone 30 instelt, moet men ze doen respecteren. Automobilisten die de snelheidsbeperking niet in acht nemen, worden echter helemaal niet beboet. Dat geeft een zeer slecht signaal. Sommige gemeenten zijn actiever dan andere op dat vlak en het is typisch een geval waarin de overlapping van de bevoegdheden tussen de gemeenten en het Gewest nadelig is voor het algemeen nut. Daarom roept de volksvertegenwoordigster de

pourquoi la députée appelle le Gouvernement à mettre en place une véritable politique de sécurité routière, avec – ou de préférence sans – les communes, en mettant en place une véritable politique de répression, et en réalisant les adaptations de l'infrastructure nécessaires.

A Anvers par exemple, 90 à 95% du territoire a été mis en zone 30. Cela s'est fait progressivement, en six ans, chaque fois sur deux zones d'habitation à la fois, en réalisant des infrastructures (portiques, casse-vitesses, etc.), et avec des mécanismes de répression à la clef. S'il n'y a pas de répression, cela ne sert à rien d'instaurer des zones 30.

M. Paul Delva estime que l'on doit donner aujourd'hui à l'automobile, et en particulier à la vitesse automobile, une toute autre place que ce qu'elle a aujourd'hui. Il y a encore bien trop de tués sur les routes. Il faut une ville apaisée. Il faut faire davantage la place dans cette ville aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun. C'est pourquoi le gouvernement a pris les choses en mains, en organisant une concertation avec toutes sortes d'acteurs, en particulier les communes, dans le cadre du plan Good Move. Mais il est capital de travailler sur le comportement des usagers, car une grande majorité d'automobilistes ne sont pas prêts à modifier leur comportement. Chaque jour, plus de 200.000 navetteurs entrent à Bruxelles. Ce n'est pas en plaçant des panneaux généralisant le 30km/h que l'on arrivera à obtenir l'adhésion des automobilistes sur cette mesure. Il faut le faire de manière concertée, coordonnée, et avec de la répression à la clef, comme l'ont souligné ses collègues, ce n'est qu'ainsi que l'on arrivera à instaurer cette mesure.

M. Bruno De Lille s'étonne d'entendre l'unanimité de tous les membres de cette commission sur le fond, tout en disant qu'ils voteront contre. Depuis 2001, tout le monde veut prendre cette mesure, et 17 ans après, cette décision n'a toujours pas été prise. Si on part du principe que personne ne respecte les limitations de vitesse, alors à quoi sert ce Parlement ? La Région doit certes se donner les moyens de contrôler et d'organiser la répression. Mais on est ici pour prendre une mesure générale. Jusqu'à présent, le député n'a entendu aucun argument sérieux à l'encontre de cette proposition d'ordonnance.

Mme Céline Delforge voit ses craintes confirmées : tout le monde affirme être pour, mais personne ne veut prendre ses responsabilités. Or il est prouvé que diminuer la vitesse augmente la fluidité. C'est bien ce que l'IBSR a expliqué ici en commission. Personne ne veut assumer politiquement une réduction généralisée de la vitesse. Pourquoi 30 km/h et pas 35 ni 45 ? C'est précisément parce qu'il a été prouvé que le 30 km/h est le point d'inflexion à partir duquel le nombre de morts diminue. Il est regrettable que l'on préfère ne frustrer aucun automobiliste que de prendre ses responsabilités, et de prendre une décision qui évitera des morts.

regering op een echt verkeersveiligheidsbeleid in te voeren met – of liever zonder – de gemeenten, door een echt repressief beleid te voeren en de nodige aanpassingen van de infrastructuur door te voeren.

In Antwerpen bijvoorbeeld werd op 90 tot 95 % van het grondgebied een zone 30 ingesteld. Dat gebeurde geleidelijk, op zes jaar tijd, met telkens twee woonzones tegelijk en met de vereiste infrastructuur (poorteffecten, verkeersdrempels, enz.) en met gepaste repressieve maatregelen. Als er geen repressie is, heeft het geen zin om zones 30 in te stellen.

Volgens de heer Paul Delva moet men de auto en de autosnelheid in het bijzonder een heel andere plaats geven dan vandaag het geval is. Er vallen nog veel te veel doden op onze wegen. We hebben een rustigere stad nodig. In die stad moeten voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer een grotere plaats krijgen. Daarom heeft de regering de handen uit de mouwen gestoken en overleg georganiseerd met allerhande actoren, in het bijzonder de gemeenten, in het kader van het Good Move plan. Het is evenwel van kapitaal belang om te werken aan een gedragwijziging van de gebruikers, want een overgrote meerderheid van de automobilisten zijn niet bereid hun gedrag te veranderen. Elke dag rijden meer dan 200.000 pendelaars Brussel binnen. Het is niet door verkeersborden te plaatsen die de snelheid overall beperken tot 30 km/u dat de automobilisten zullen instemmen met die maatregel. Men moet dat met overleg, coördinatie en gepaste repressie doen, zoals zijn collega's hebben onderstreept. Enkel op die manier zal men erin slagen om die maatregel in te voeren.

Het verbaast de heer Bruno De Lille dat alle commissieleden het eens zijn over de inhoud, maar toch zeggen dat ze tegen het voorstel zullen stemmen. Sinds 2001 wil iedereen die maatregel nemen en 17 jaar later is de beslissing nog steeds niet genomen. Als men uitgaat van het principe dat niemand de snelheidsbeperkingen in acht neemt, waarvoor dient dit Parlement dan? Het Gewest moet zich inderdaad de middelen geven om te controleren en de repressie te organiseren. We zijn echter hier om een algemene maatregel te treffen. Tot nu toe heeft de volksvertegenwoordiger nog geen enkel ernstig argument tegen het voorstel van ordonnantie gehoord.

De vrees van mevrouw Céline Delforge wordt wel bewaarheid: iedereen is voor het voorstel, maar niemand wil zijn verantwoordelijkheid nemen. Het is echter bewezen dat het verlagen van de snelheid de doorstroming verbetert. Het BIVV heeft dat hier tijdens de commissievergadering uitgelegd. Niemand wil politiek verantwoordelijk zijn voor een algemene snelheidsverlaging. Waarom 30 km/u en niet 35 of 45? Dat is precies omdat bewezen is dat bij een maximumsnelheid van 30 km/u het aantal doden afneemt. Het valt te betreuren dat men liever geen enkele automobilist frustrert dan zijn verantwoordelijkheden neemt door een beslissing die doden op de wegen zal vermijden.

M. David Weytsman répète que selon lui, cette mesure n'est ni efficace ni proportionnée. L'efficacité de cette mesure est conditionnée à l'infrastructure que cela nécessiterait, et c'est dans le coût de ces infrastructures que réside la disproportion. Par ailleurs, il est prouvé que rouler à 50 km/h, quand il n'y a pas d'encombrement, est plus fluide qu'à 30 km/h.

M. Ridouane Chahid estime qu'il ne faut pas verser dans l'émotionnel, et rappelle que M. Bruno De Lille a été lui-même secrétaire d'État en charge de cette matière, et qu'il n'est pas venu vers les communes avec un plan de généralisation des zones 30. Le groupe PS est favorable à des plans concrets. Par exemple, dans la zone de police Polbruno (Evere-Schaerbeek), on a fait adopter un plan de répression visant au respect des zones 30, au port de la ceinture de sécurité et au bon attachement des enfants dans leur siège. Mais les zones de police ont parfois d'autres priorités.

M. Marc Loewenstein souhaite également que l'on évite les trémolos sur les bancs de l'opposition : les membres de la majorité veulent que ce soit le Gouvernement qui mette en œuvre le plan de zones 30. Il faut laisser le Gouvernement travailler, et il appartient au Parlement de contrôler l'action du Gouvernement. Personnellement, le député fera confiance en l'action du Gouvernement.

Mme Cieltje Van Achter fait trois remarques. D'une part, il est dommage que le Gouvernement ne soit pas représenté aujourd'hui en commission : on aurait pu entendre soit M. Smet, soit Mme Debaets, sur l'état d'avancement de leur plan de sécurité routière. Ensuite, sur le fait qu'il n'y ait pas assez de moyens dans les zones de police, la députée estime que l'on donne trop d'argent (500 millions d'euros) pour la sécurisation des sommets européens. En conséquence, on n'a plus assez d'argent à Bruxelles pour contrôler l'application des zones 30. Enfin, il existe bel et bien une étude sur les points noirs de la sécurité routière : une liste des 30 zones accidentogènes existe, mais le ministre Smet ne fait rien pour mettre en œuvre la sécurisation de ces points noirs.

M. Bruno De Lille répète que l'IBSR a bien expliqué que la vitesse idéale en ville était de 30 km/h. Par rapport aux reproches de M. Chahid, le député rappelle que du temps où il était secrétaire d'État, il n'était pas encore question de la sixième réforme de l'État. Il n'était donc pas possible, avant 2014, de prendre en considération ce genre de politique. Personnellement, lorsqu'il était aux affaires entre 2009 et 2014, il a mis tout le monde autour de la table avec un plan de sécurité routière, et tout le monde (que ce soit la police, les communes, le Gouverneur etc.) a pris un engagement en cette matière. Aujourd'hui, ces engagements sont restés lettre morte. On en conclut que les communes n'ont pas pris leurs responsabilités : faudrait-il encore leur faire confiance ?

De heer David Weytsman herhaalt dat die maatregel volgens hem efficiënt noch evenredig is. De efficiëntie van die maatregel hangt af van de vereiste infrastructuur en de disproportie zit in de kostprijs van die infrastructuur. Voorts is bewezen dat, wanneer er geen obstakels zijn, een snelheid van 50 km/u voor een betere doorstroming zorgt dan een snelheid van 30 km/u.

De heer Ridouane Chahid vindt dat men niet de emotoer mag opgaan en herinnert eraan dat de heer Bruno De Lille zelf staatssecretaris bevoegd voor die aangelegenheid is geweest en dat hij geen plan voor een algemene invoering van zones 30 had voorgelegd aan de gemeenten. De PS-fractie is voorstander van concrete plannen. Bijvoorbeeld in de politiezone Polbruno (Evere-Schaarbeek) heeft men een repressieplan laten goedkeuren om de snelheid in de zones 30 te doen naleven, de veiligheidsgordel te doen dragen en erop toe te zien dat kinderen goed vastgemaakt worden in hun autostoeltje. Maar de politiezones hebben soms andere prioriteiten.

De heer Marc Loewenstein vraagt ook dat de oppositie niet de emotoer opgaat: de leden van de meerderheid vragen dat de regering het plan voor de zones 30 uitvoert. De regering moet haar werk kunnen doen en het Parlement moet de regering ter zake controleren. Het parlementslid zal persoonlijk vertrouwen stellen in de regering.

Mevrouw Cieltje Van Achter brengt drie opmerkingen naar voren. Ten eerste is het spijtig dat de regering vandaag niet in de commissie vertegenwoordigd is: men had de heer Smet of mevrouw Debaets kunnen horen over de vooruitgang van hun plan voor de verkeersveiligheid. Dan is er ook nog het gebrek aan middelen in de politiezones. Er gaat te veel geld (500 miljoen euro) naar de beveiliging van de Europese toppen. Er blijft dus te weinig geld over om de zones 30 te controleren. Tot slot bestaat er wel degelijk een onderzoek over de zwarte punten van de verkeersveiligheid: er bestaat een lijst met 30 zones met veel ongevallen, maar minister Smet doet niets om de veiligheid op die punten te verbeteren.

De heer Bruno De Lille herhaalt dat het BIVV goed uitgelegd heeft dat de ideale snelheid in de stad 30 km/u bedraagt. Op de verwijten van de heer Chahid, antwoordt hij dat, toen hij staatssecretaris was, er nog geen sprake was van de zesde Staatshervorming. Vóór 2014 kon er dus geen rekening gehouden worden met dit beleid. Toen hij tussen 2009 en 2014 aan het roer stond, heeft hij iedereen rond de tafel gebracht voor een veiligheidsplan en iedereen (politie, gemeenten, de gouverneur enzovoort) heeft toen een verbintenis aangegaan. Vandaag stelt men vast dat van al die beloften niets in huis gekomen is. Men besluit daaruit dat de gemeenten hun verantwoordelijkheid niet genomen hebben: verdienen die nog het vertrouwen?

Mme Céline Delforge estime que le plus important est de sauver des vies. On n'est pas ici pour défendre un texte, mais pour défendre une mesure qui peut sauver des vies. Un parlement est là non seulement pour contrôler le gouvernement, mais aussi pour voter des lois. Ici, en commission, la députée n'a entendu que des excuses. Les accidents engendrent également des coûts énormes à la collectivité. On pourrait faire des économies en généralisant le 30 km/h. Il faut communiquer sur une mesure générale, ce qui ne dispense pas de prendre des mesures au cas par cas.

### **III. Discussion des articles et votes**

#### *Article 1<sup>er</sup>*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 1<sup>er</sup> est adopté à l'unanimité des 15 membres présents.

#### *Article 2*

Cet article ne suscite aucun commentaire.

#### **Vote**

L'article 2 est rejeté par 9 voix contre 2 et 4 abstentions.

Mme Joëlle Maison souhaite justifier son abstention. Le Groupe DéFI marque son accord sur la philosophie du texte, mais préfère que ce soit le Gouvernement qui mette cette politique en œuvre, et que ce soit au Parlement de contrôler l'action du Gouvernement.

M. Jamal Ikazban répète que son groupe n'est pas opposé au principe de la généralisation du 30 km/h. Mais il faut faire attention à l'exécution de cette mesure. Or le Gouvernement est en train d'y travailler.

### **IV. Vote sur l'ensemble de la proposition d'ordonnance**

La proposition d'ordonnance dans son ensemble est rejetée par 9 voix contre 2 et 4 abstentions.

- *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

Mevrouw Céline Delforge vindt het belangrijkst dat er levens gered worden. Wij zitten hier niet om een tekst te verdedigen maar wel een maatregel die levens kan redden. Een parlement moet niet alleen de regering controleren, maar ook wetten goedkeuren. Het parlementslid heeft in de commissie alleen maar smoezen gehoord. De ongevallen leiden ook tot enorme kosten voor de maatschappij. Men zou kunnen besparen door overal zones 30 in te voeren. Men moet communiceren over een algemene maatregel, wat niet belet dat er maatregelen per geval genomen kunnen worden.

### **III. Artikelsgewijze besprekking en stemmingen**

#### *Artikel 1*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 15 aanwezige leden.

#### *Artikel 2*

Dit artikel lokt geen enkele commentaar uit.

#### **Stemming**

Artikel 2 wordt verworpen met 9 stemmen tegen 2, bij 4 onthoudingen.

Mevrouw Joëlle Maison wenst haar onthouding te verantwoorden. De DéFI fractie is het eens met de strekking van de tekst, maar verkiest dat de regering dat beleid uitvoert en dat het Parlement de regering ter zake controleert.

De heer Jamal Ikazban herhaalt dat zijn fractie niet gekant is tegen de algemene invoering van de zones 30, maar men moet opletten voor de uitvoering van die maatregel. De regering werkt daar nu aan.

### **IV. Stemming over het geheel van het voorstel van ordonnantie**

Het voorstel van ordonnantie wordt in zijn geheel verworpen met 9 stemmen tegen 2, bij 4 onthoudingen.

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

*Le Rapporteur,*

Pierre KOMPANY

*La Présidente,*

Anne-Charlotte d'URSEL

*De Rapporteur,*

Pierre KOMPANY

*De Voorzitter,*

Anne-Charlotte d'URSEL