

**MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS
ET MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS**

14 NOVEMBRE 1977. — Circulaire ministérielle relative aux règlements complémentaires et au placement de la signalisation routière

*I. Répartition des compétences
en matière de réglementation complémentaire.*

Conformément à la loi relative à la police de la circulation routière, les règlements complémentaires sont arrêtés par :

1° le Ministre des Travaux publics, s'ils concernent les routes de l'Etat et les carrefours dont une de ces routes fait partie;

2° le Ministre des Communications, s'ils concernent la détermination des agglomérations englobant plusieurs communes;

3° le Ministre de l'Agriculture, s'ils concernent les routes et chemins forestiers de l'Etat;

4° le Ministre de la Défense nationale, s'ils concernent les routes militaires;

5° les conseils communaux dans les cas ci-dessus si le Ministre compétent s'est abstenu de les arrêter. Ces règlements de suppléance doivent être soumis à l'approbation du Ministre intéressé;

6° les conseils communaux, s'ils concernent toute autre voie publique. Ces derniers règlements sont soumis à l'approbation du Ministre des Communications.

II. Les règlements complémentaires

A. La signalisation destinée à régler une situation permanente ou périodique et qui fait naître ou cesser une obligation ou une interdiction ne peut être placée qu'après règlement complémentaire pris par le Ministre compétent ou approuvé par lui.

Cette signalisation est la suivante :

1° les signaux lumineux de circulation autres que les signaux à feux clignotants prévus par l'article 64.1, 1°, 64.2 et 64.3 du règlement général sur la police de la circulation routière;

2° les signaux relatifs à la priorité à l'exception du signal B 17;

3° les signaux d'interdiction;

4° les signaux d'obligation;

5° les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement;

6° les parcomètres;

7° les signaux F1, F3, F9, F11, F19 et F21;

8° les marques longitudinales indiquant les bandes de circulation prévues par l'article 72 du règlement général sur la police de la circulation routière;

9° les marques longitudinales indiquant une piste cyclable;

10° la ligne discontinue de couleur jaune prévue par l'article 75.1.2° du règlement général sur la police de la circulation routière;

11° la large ligne continue de couleur blanche indiquant le bord fictif de la chaussée, prévue par l'article 75.2 du règlement général sur la police de la circulation routière;

12° les marques transversales prévues par l'article 76 du règlement général sur la police de la circulation routière;

13° les flèches de sélection, les marques des flots directionnels et celles des emplacements de stationnement, prévues par les articles 77.1, 77.4 et 77.5 du règlement général sur la police de la circulation routière.

B. Les mesures qui règlent des situations momentanées, soudaines ou occasionnelles sont prises par les autorités communales en vertu des décrets de 1789 et 1790 (exemple : interdiction de circulation pendant la durée de festivités) ou de l'article 94 de la loi communale (exemple : émeutes, inondations). Ces décisions ne sont pas soumises à l'approbation ministérielle.

**MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN
EN MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN**

14 NOVEMBER 1977. — Ministerieel rondschrijven betreffende de aanvullende reglementen en de plaatsing van de verkeers-tekens

*I. Verdeling der bevoegdheid
inzake het vaststellen der aanvullende reglementen*

Overeenkomstig de wet betreffende de politie over het wegverkeer, worden de aanvullende reglementen vastgesteld :

1° door de Minister van Openbare Werken, wanneer zij betrekking hebben op rijkswegen en de kruispunten waarvan een van die wegen deel uitmaakt;

2° door de Minister van Verkeerswezen, wanneer zij betrekking hebben op de afbakening van de bebouwde kommen die zich over meer dan één gemeente uitstrekken;

3° door de Minister van Landbouw, wanneer zij betrekking hebben op de boswegen van de Staat;

4° door de Minister van Landsverdediging, wanneer zij betrekking hebben op militaire wegen;

5° door de gemeenteraden, in de hierboven aangehaalde gevallen indien de bevoegde Minister zulks niet heeft gedaan. Die reglementen bij plaatsvervangende genomen, worden aan de betrokken Minister ter goedkeuring voorgelegd;

6° door de gemeenteraden wanneer zij betrekking hebben op elke andere openbare weg. Die reglementen worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister van Verkeerswezen.

II. Aanvullende reglementen

A. De signalisatie bestemd voor het regelen van een permanente of periodieke toestand, en die een gebod of een verbod instelt of opheft, mag slechts aangebracht worden nadat een aanvullend reglement door de bevoegde Minister werd vastgesteld of door hem werd goedgekeurd.

Deze signalisatie is de volgende :

1° de verkeerslichten andere dan de verkeersknipperlichten voorzien in artikel 64.1, 1°, 64.2 en 64.3 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

2° de verkeersborden betreffende de voorrang, met uitzondering van het verkeersbord B 17;

3° de verbodsborden;

4° de gebodsborden;

5° de verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren;

6° de parkeermeters;

7° de verkeersborden F1, F3, F9, F11, F19 en F21;

8° de overlangse markeringen die de rijstroken aanduiden, voorzien in artikel 72 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

9° de overlangse markeringen die een fietspad aanduiden;

10° de gele onderbroken streep voorzien in artikel 75.1.2°, van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

11° de brede witte doorlopende streep die de denkbeeldige rand van de rijbaan aanduidt, voorzien in artikel 75.2 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

12° de dwarsmarkeringen voorzien in artikel 76 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

13° de voorsorteringsspijlen, de markeringen van verkeersgeleiders en de markeringen die een parkeerzone afbakenen, voorzien in de artikelen 77.1, 77.4 en 77.5 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

B. De maatregelen die voorbijgaande, plotse of gelegenheids-toestanden regelen worden genomen door de gemeenteverheven op grond van de decreten van 1789 en 1790 (voorbeeld : verkeersverbod tijdens feestelijkheden) of van artikel 94 van de gemeentewet (voorbeeld : oproer, overstromingen). Deze beslissingen worden niet aan de ministeriële goedkeuring onderworpen.

Toutefois, si la situation qui a justifié une mesure prise en vertu de l'urgence a ou acquiert un caractère permanent ou périodique le conseil communal doit arrêter un règlement complémentaire.

Il est rappelé que les décrets de 1789 et 1790 imposent aux communes de veiller à la commodité et à la sûreté du passage dans toutes les voies publiques situées sur leur territoire.

En effet, l'obligation imposée par exemple au Ministère des Travaux publics en tant que gestionnaire de la voirie de l'Etat ne dispense pas les communes de prendre, dans l'immédiat, toutes les mesures nécessaires en vue d'assurer la sécurité des usagers. Elles risquent de voir leur responsabilité engagée en même temps que celle de l'Etat, bien que sur des fondements légaux différents.

C. En outre, aucun règlement n'est nécessaire pour confirmer par une signalisation une disposition du code de la route, pour autant que cette confirmation ne soit pas interdite.

Exemples : signal D1 avec la flèche dirigée vers la droite et inclinée à 45° vers le sol, placé sur un îlot directionnel; signal B1 placé au débouché d'un chemin de terre sur une chaussée; signal C1 pour confirmer l'interdiction d'emprunter la chaussée de gauche d'une voie à plusieurs chaussées.

D. Il ne faut pas perdre de vue par ailleurs que l'autorisation visée à l'article 78.1.1 du règlement général sur la police de la circulation routière ne peut déroger aux conditions fixées par l'arrêté ministériel relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique.

E. Il est rappelé enfin que toute signalisation doit être conforme aux dispositions de l'arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière, même lorsque son placement découle d'une mesure ne devant pas être soumise à une approbation ministérielle.

III. Forme et procédure d'approbation des règlements complémentaires communaux

Hormis les cas prévus au point « D » ci-après, un même règlement ne pourra comporter des mesures dont l'approbation relève de la compétence de Ministres différents. Ainsi, un arrêté communal de suppléance portant réglementation sur la voirie de l'Etat ne pourra contenir des dispositions relatives à la voirie communale. Inversement, un règlement communal réglant la circulation sur la voirie communale et/ou provinciale, ne pourra comprendre de dispositions concernant une route de l'Etat ou une route militaire.

Comme par le passé, il est toujours possible, avant de soumettre un projet d'arrêté au conseil communal, de prendre contact, selon le cas, avec les services en province de l'Administration des Routes ou le service d'inspection de la signalisation routière du Ministère des Communications, afin d'examiner de concert les mesures à arrêter.

Si le Ministre ne s'est pas prononcé dans les soixante jours, le règlement peut être mis en vigueur.

A. Les règlements complémentaires d'initiatives ministérielles

Ces règlements sont arrêtés par le Ministre compétent après avis des conseils communaux intéressés ou, lorsqu'il s'agit de communes faisant partie d'ensembles de communes créés par le Roi, après avis des commissions consultatives intéressées.

B. Règlements complémentaires communaux de suppléance relatifs aux routes de l'Etat

En principe, les règlements complémentaires relatifs aux routes de l'Etat et aux carrefours dont une de ces routes fait partie sont arrêtés par le Ministre des Travaux publics. Si ce dernier s'abstient de les prendre, ils sont arrêtés par les conseils communaux et soumis à l'approbation dudit Ministre.

Le dossier transmis aux Directions des Routes en province comprend :

a) trois exemplaires certifiés conformes de la délibération du conseil communal contenant le règlement complémentaire;

Indien evenwel de toestand die een maatregel genomen op grond van de hoogdringendheid verrechtvaardigde, een permanent of periodiek karakter heeft of krijgt, moet de gemeenteraad een aanvullend reglement vaststellen.

Er wordt aan herinnerd dat de decreten van 1789 en 1790 aan de gemeenten de verplichting opleggen, te waken over het gemak en de veiligheid van doorgang op al de openbare wegen, die op hun grondgebied liggen.

De verplichting die bijvoorbeeld aan het Ministerie van Openbare Werken als beheerder van de rijkswegen opgelegd werd, ontslaat er de gemeenten inderdaad niet van, onmiddellijk elke maatregel te treffen die nodig is om de veiligheid der weggebruikers te verzekeren. Zij lopen gevaar aansprakelijk te worden gesteld samen met de Staat, ofschoon op andere wettelijke gronden.

C. Bovendien is geen enkel reglement nodig om met een verkeerstekken een bepaling van het verkeersreglement te bevestigen, voor zover deze bevestiging niet verboden is.

Voorbeelden : verkeersbord D1 met de pijl naar rechts en onder een hoek van 45° naar de grond gericht, geplaatst op een verkeersgeleider; verkeersbord B1, geplaatst aan het einde van een aardeweg die uitkomt op een rijbaan; verkeersbord C1 ter bevestiging van het verbod de linker rijbaan van een weg met meerdere rijbanen te gebruiken.

D. Anderzijds mag men niet uit het oog verliezen dat de toelating bedoeld in artikel 78.1.1 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer niet mag afwijken van de voorwaarden gesteld door het ministerieel besluit betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg.

E. Tenslotte wordt er aan herinnerd dat elk verkeerstekken moet overeenstemmen met de bepalingen van het ministerieel besluit waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekken worden bepaald, zelfs wanneer zijn plaatsing het gevolg is van een maatregel die niet aan een ministeriële goedkeuring moet onderworpen worden.

III. Vorm en goedkeuringsprocedure van de gemeentelijke aanvullende reglementen

Buiten de gevallen voorzien in punt « D » hierna, mag eenzelfde reglement geen maatregelen bevatten waarvan de goedkeuring behoort tot de bevoegdheid van verscheidene Ministers. Zo mag een gemeentelijk reglement bij plaatsvervangende reglementering op de rijkswegen, geen bepalingen bevatten die betrekking hebben op de gemeentewegen. Omgekeerd mag een gemeentelijk reglement, dat het verkeer op de gemeente- en/of provinciewegen regelt, geen bepalingen inhouden die betrekking hebben op een rijksweg of een militaire weg.

Zoals voorheen is het altijd mogelijk, alvorens een ontwerp van besluit aan de gemeenteraad voor te leggen, contact op te nemen, volgens het geval ofwel met de provinciedienst van het Bestuur der Wegen ofwel met de Dienst voor het Inspecteren van de verkeerstekken van het Ministerie van Verkeerswezen, teneinde de te nemen maatregelen in gemeenschappelijk overleg te onderzoeken.

Heeft de Minister geen uitspraak gedaan binnen zestig dagen, dan kan het reglement in werking gesteld worden.

A. Aanvullende reglementen op ministerieel initiatief

Deze reglementen worden door de bevoegde Minister vastgesteld na advies van de betrokken gemeenteraden of, wanneer het gaat om gemeenten die deel uitmaken van door de Koning gevormde groepen van gemeenten, na advies van de betrokken raadgevende commissies.

B. Gemeentelijke aanvullende reglementen bij plaatsvervangende, die betrekking hebben op de rijkswegen

In beginsel worden de aanvullende reglementen die betrekking hebben op de rijkswegen en op de kruispunten waarvan één van die wegen deel uitmaakt, vastgesteld door de Minister van Openbare Werken. Indien deze laatste dat niet doet, worden ze vastgesteld door de gemeenteraden en ter goedkeuring aan genoemde Minister voorgelegd.

Het dossier overgemaakt aan het Bestuur der Wegen in de provincie, bevat :

a) drie voor eensluidend verklaarde exemplaren van de beraadslaging van de gemeenteraad die het aanvullend reglement bevat;

b) au besoin, la copie des règlements qui sont abrogés, complétés ou modifiés par le nouveau règlement; pour un règlement ministériel qu'il convient d'abroger en cas d'approbation par le Ministre du nouveau règlement, il suffit d'indiquer la date de ce règlement ministériel dans la lettre d'envoi du dossier;

c) le cas échéant, l'avis de la commission consultative, ou à défaut, la copie de la demande d'avis à cette commission;

d) les données motivant les mesures proposées, notamment :

1° au besoin, des données suffisantes sur l'importance, la nature et la distribution de la circulation et, le cas échéant, un relevé des accidents;

2° en outre, en ce qui concerne les signaux lumineux de circulation : un plan figurant l'emplacement des dispositifs de signalisation, le type des signaux (nature et caractéristiques), les marques au sol qui seront réalisées (bandes de circulation, flèches de sélection, passages pour piétons) ainsi qu'un schéma de fonctionnement des feux.

N.B. Adresse des Directions des Routes de/du :
Anvers : Mechelsesteenweg 34-36, 2000 Antwerpen.
Brabant wallon : avenue Eugène Plasky 157, 1040 Bruxelles.
Brabant flamand : Wetsstraat 26, 1040 Brussel.
Bruxelles-Capitale : avenue Eugène Plasky 144, 1040 Bruxelles.
Hainaut : rue du Jonquois 118, 7000 Mons.
Limbourg : Helbeekplein 1, 3500 Hasselt.
Liège : rue Forgeur 2, 4000 Liège.
Luxembourg : avenue J.-B. Nothomb 52, 6700 Arlon.
Namur : avenue Gouverneur Bovesse 37, Résidence Fort Bivac, 5100 Jambes.
Flandre orientale : Nederkouter 28, 9000 Gent.
Flandre occidentale : Markt 1, 8000 Brugge.

C. Règlements complémentaires communaux relatifs aux routes provinciales et communales

Ces règlements sont arrêtés par les conseils communaux et soumis à l'approbation du Ministre des Communications.

Le dossier transmis directement par la commune au Ministère des Communications, Service d'Inspection de la signalisation routière, Cantersteen 12, à 1000 Bruxelles, comprend :

a) trois exemplaires certifiés conformes de la délibération du conseil communal contenant le règlement complémentaire;

b) au besoin, la copie des règlements qui sont abrogés, complétés ou modifiés par le nouveau règlement;

c) le cas échéant, l'avis de la commission consultative ou, à défaut, la copie de la demande d'avis à cette commission;

d) les données motivant les mesures proposées, notamment :

1° au besoin, des données suffisantes sur l'importance, la nature et la distribution de la circulation et, le cas échéant, un relevé des accidents;

2° en outre, en ce qui concerne les signaux lumineux de circulation : un plan figurant l'emplacement des dispositifs de signalisation, le type des signaux (nature et caractéristiques), les marques au sol qui seront réalisées (bandes de circulation, flèches de sélection, passages pour piétons) ainsi qu'un schéma de fonctionnement des feux.

e) au besoin, un plan ou un schéma des lieux;

f) au besoin, l'avis technique du service voyer provincial, si le règlement institue des restrictions à la circulation des véhicules lourds en vue de la conservation de la voirie.

D. Règlements complémentaires communaux s'appliquant, à la fois, à des routes de l'Etat et à d'autres voiries

Si, en principe, un même règlement ne peut comporter des mesures relatives à des voiries différentes et dont l'approbation relève de la compétence de Ministres différents, il est cependant dérogé à cette règle par l'adoption d'un règlement unique à approuver par les Ministres intéressés dans les cas suivants :

1° l'instauration, la suppression ou la modification d'une zone bleue;

2° la délimitation au moyen des signaux F1 et F3 d'une agglomération et toute modification à cette délimitation;

b) zo nodig, afschrift van de reglementen die opgeheven, aangevuld of gewijzigd worden door het nieuwe reglement; voor een ministerieel reglement dat moet opgeheven worden in geval de Minister het nieuwe reglement goedkeurt, volstaat het de datum van dit ministerieel reglement te vermelden in de brief waarbij het dossier overgemaakt wordt;

c) in voorkomend geval, het advies van de raadgevende commissie of wanneer geen advies wordt uitgebracht, afschrift van het verzoek om advies aan die commissie;

d) de gegevens tot staving van de voorgestelde maatregelen, ondermeer :

1° zo nodig, voldoende gegevens omtrent de belangrijkheid, de aard en de verdeling van het verkeer, en in voorkomend geval, een staat van de ongevallen;

2° daarenboven voor wat de verkeerslichten betreft, een plan dat de plaatsing van de signalisatieinrichtingen, het type van de verkeerslichten (aard en kenmerken), de wegmarkeringen die zullen aangebracht worden (rijstroken, voorsorteringpijlen, oversteekplaatsen voor voetgangers) evenals een afstelschema van de lichten aangeeft.

N.B. Adres van het Bestuur der Wegen van :
Antwerpen : Mechelsesteenweg 34-36, 2000 Antwerpen.
Waal Brabant : Eugène Plasky laan 157, 1040 Brussel.
Vlaams Brabant : Wetstraat 26, 1040 Brussel.
Brussel-Hoofdstad : Eugène Plasky laan 144, 1040 Brussel.
Henegouwen : rue du Jonquois 118, 7000 Mons.
Limburg : Helbeekplein 1, 3500 Hasselt.
Luik : rue Forgeur 2, 4000 Liège.
Luxembourg : avenue J.-B. Nothomb 52, 6700 Arlon.
Namur : avenue Gouverneur Bovesse 37, Résidence Fort Bivac, 5100 Jambes.
Oost-Vlaanderen : Nederkouter 28, 9000 Gent.
West-Vlaanderen : Markt 1, 8000 Brugge.

C. Gemeentelijke aanvullende reglementen die betrekking hebben op de provincie- en gemeentewegen

Deze reglementen worden vastgesteld door de gemeenteraden en ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister van Verkeerswezen.

Het dossier, door de gemeente rechtstreeks overgemaakt aan het Ministerie van Verkeerswezen, Dienst Inspectie van de Verkeersstekens, Kantersteen 12, te 1000 Brussel, bevat :

a) drie voor eensluidend verklaarde exemplaren van de beraadslaging van de gemeenteraad, die het aanvullend reglement bevat;

b) zo nodig, afschrift van de reglementen die opgeheven, aangevuld of gewijzigd worden door het nieuwe reglement;

c) in voorkomend geval, het advies van de raadgevende commissie of wanneer geen advies werd uitgebracht, afschrift van het verzoek om advies aan die commissie;

d) de gegevens tot staving van de voorgestelde maatregelen, ondermeer :

1° zo nodig, voldoende gegevens omtrent de belangrijkheid, de aard en de verdeling van het verkeer en, in voorkomend geval, een staat van de ongevallen;

2° daarenboven, voor wat de verkeerslichten betreft, een plan dat de plaatsing van de signalisatieinrichtingen, het type van de verkeerslichten (aard en kenmerken), de wegmarkeringen die zullen aangebracht worden (rijstroken, voorsorteringpijlen, oversteekplaatsen voor voetgangers) evenals een afstelschema van de lichten aangeeft.

e) zo nodig, een plan of een schema van de plaats;

f) zo nodig, het technisch advies van de provinciale wegen-dienst, zo het reglement beperkingen voor het verkeer der zware voertuigen instelt ten einde het wegdek in goede staat te houden.

D. Gemeentelijke aanvullende reglementen die tegelijk op rijswegen en op andere wegen van toepassing zijn

Indien, in beginsel, eenzelfde reglement geen maatregelen mag bevatten die verschillende wegnetten betreffen en waarvan de goedkeuring behoort tot de bevoegdheid van verscheidene Ministers, wordt nochtans in de volgende gevallen van deze regel afgeweken door het vaststellen van één enkel reglement dat aan de betrokken Ministers ter goedkeuring moet voorgelegd worden :

1° het instellen, opheffen of wijzigen van een blauwe zone;

2° de afbakening, bij middel van verkeersborden F1 en F3, van een bebouwde kom en iedere wijziging van deze afbakening;

3° l'instauration ou la suppression du stationnement alterné semi-mensuel au moyen du signal E11 dans l'ensemble d'une telle agglomération;

4° les règlements concernant une zone portuaire.

Le règlement précisera dans son préambule qu'il concerne à la fois des routes de l'Etat et d'autres voiries. Ce règlement ne pourra comprendre d'autres mesures que celles indiquées ci-dessus.

Par ailleurs, le règlement délimitant une agglomération précisée pour chaque voie d'accès et de sortie les endroits où les signaux F1 et F3 seront placés.

Les dérogations éventuelles dans certaines rues, à la règle du stationnement alterné général instauré pour l'agglomération, font l'objet de règlements distincts pour les routes de l'Etat, d'une part, et les autres voiries d'autre part.

La commune transmet, simultanément au Ministère des Travaux publics et au Ministère des Communications quatre exemplaires de la délibération du conseil communal accompagnés, le cas échéant, de l'avis de la commission consultative, ou, à défaut, de la copie de la demande d'avis à cette commission.

La décision ministérielle est notifiée par le Ministère des Communications.

En cas d'approbation, la commune prendra contact avec la Direction des Routes en province afin que la signalisation soit placée simultanément sur toutes les voies, la réglementation n'ayant effet qu'au moment où tous les signaux sont en place.

IV. Modèle de règlement complémentaire communal

Le Conseil communal,

Vu la loi relative à la police de la circulation routière;

Vu le règlement général sur la police de la circulation routière;

Vu l'arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière;

Vu la circulaire ministérielle relative aux règlements complémentaires et au placement de la signalisation routière;

Vu la loi communale;

Considérant . . . (les considérants mentionnent, le plus complètement possible, les motifs des mesures décidées ainsi que le type de voirie concernée),

Arrête :

Article 1er. —

Article 2. —

... etc.

Avant-dernier article (le cas échéant) : Le présent règlement sera soumis à l'avis de la Commission consultative ...

Dernier article : Le présent règlement sera soumis à l'approbation du Ministre ...

La signalisation à mettre en place doit être clairement spécifiée.

Il est inutile de mentionner les peines sanctionnant les infractions, car ce serait une répétition superflue de l'article 29 de la loi relative à la police de la circulation routière.

Il n'y a pas lieu non plus d'indiquer les autorités judiciaires, de police, de gendarmerie ou autres auxquelles le règlement sera communiqué pour information.

V. Commentaires sur l'arrêté ministériel fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière

Le nouveau règlement général sur la police de la circulation routière (1) a introduit des modifications substantielles en ce qui concerne la signalisation routière.

Etant donné l'importance de ces modifications et la nécessité d'une bonne signalisation routière, des règles précises ont été édictées afin d'uniformiser et d'harmoniser le placement de la signalisation routière (2).

Ces règles sont commentées ci-après.

(1) Arrêté royal du 1er décembre 1975 (*Moniteur belge* du 9 décembre 1975).

(2) Arrêté ministériel du 11 octobre 1976 (*Moniteur belge* du 14 octobre 1976).

3° het instellen of opheffen van het half-maandelijkse beurtelings parkeren bij middel van het verkeersbord E11 over het geheel van een dergelijke bebouwde kom;

4° het reglementeren van een havengebied.

In de aanhef van het reglement moet uitdrukkelijk vermeld worden dat het zowel rijkswegen als andere wegen betreft. Het reglement zelf mag geen andere dan bovengenoemde maatregelen bevatten.

Eventuele afwijkingen in sommige straten, op de regel van het algemeen beurtelings parkeren ingesteld voor de bebouwde kom, komen voor in afzonderlijke reglementen voor de rijkswegen enerzijds en voor de andere wegen anderzijds.

Anderzijds vermeldt het reglement dat een bebouwde kom afbakt, voor elke inval- en uitvalsweg uitdrukkelijk de plaatsen waar de verkeersborden F1 en F3 zullen geplaatst worden.

De gemeente stuurt gelijktijdig naar het Ministerie van Openbare Werken en naar het Ministerie van Verkeerswezen vier exemplaren van de beslissing van de gemeenteraad, samen met, in voorkomend geval, het advies van de raadgevende commissie of, wanneer geen advies werd uitgebracht, afschrift van het verzoek om advies aan die commissie.

De beslissing van de Minister wordt door het Ministerie van Verkeerswezen betekend.

Bij goedkeuring neemt de gemeente contact op met het Bestuur der Wegen in de provincie opdat de verkeerstekens gelijktijdig zouden aangebracht worden op alle wegen, daar de reglementering maar uitwerking heeft vanaf het ogenblik dat alle verkeersborden geplaatst zijn.

IV. Model van gemeentelijk aanvullend reglement

De Gemeenteraad,

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer;

Gelet op het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

Gelet op het ministerieel besluit waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald;

Gelet op het ministerieel rondschrjven betreffende de aanvullende reglementen en de plaatsing van de verkeerstekens;

Gelet op de gemeentewet;

Overwegende ... (de consideransen vermelden zo volledig mogelijk de motieven voor de genomen maatregelen, alsook het soort van wegen waarover het gaat),

Besluit :

Artikel 1. —

Artikel 2. —

... enz.

Voorlaatste artikel (in voorkomend geval) : Dit reglement wordt aan het advies van de Raadgevende Commissie ... onderworpen.

Laatste artikel : Dit reglement wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister ...

De aan te brengen signalisatie moet duidelijk gespecificeerd worden.

Het is niet nodig de bestraffing van de inbreuken te vermelden want dit zou slechts een overbodige herhaling zijn van artikel 29 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

Evenmin dienen de gerechtelijke, de politie-, de rijkswacht- of andere overheden vermeld, aan wie het reglement ter inlichting wordt overgemaakt.

V. Toelichting bij het ministerieel besluit waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald

Het nieuwe algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (1) heeft inzake de verkeerstekens grondige wijzigingen ingevoerd.

Gezien de belangrijkheid van deze wijzigingen en de noodzaak van een goede signalisatie, werden precieze regels uitgevaardigd om een eenvormige en harmonische plaatsing van de verkeerstekens te bekomen (2).

Deze regels worden hierna toegelicht.

(1) Koninklijk besluit van 1 december 1975 (*Belgisch Staatsblad* van 9 december 1975).

(2) Ministerieel besluit van 11 oktober 1976 (*Belgisch Staatsblad* van 14 oktober 1976).

Article 1.3.

Il est notamment prescrit de veiller que les signaux lumineux de circulation et les signaux routiers soient placés de manière à gêner le moins possible les usagers de la route.

C'est le cas entre autres à des carrefours où la mauvaise implantation de signaux ou leur répétition inutile forme écran et entrave la visibilité. Par ailleurs, le placement peu judicieux de certains signaux sur les trottoirs fait obstacle au passage des piétons.

Il doit être remédié à ces situations. En tous cas, en agglomération, il est recommandé que le bord inférieur des signaux routiers se situe, autant que possible, à 2 mètres au moins et à 2,5 mètres au plus au-dessus du sol.

Cette hauteur minimale de 2 mètres évite également la perte de possibilité d'arrêt et de stationnement (art. 24.9° et 10° du Code de la route).

Article 3.2. Système tricolore à feux.

Une durée de 3 secondes du feu jaune-orange est en général recommandée. Toutefois si sur une chaussée la vitesse autorisée et normalement pratiquée est comprise entre 60 km/h et 90 km/h, la durée conseillée est de 4 secondes. Si cette vitesse est plus élevée, la durée de 5 secondes est préconisée.

La détermination des temps de transition prévue à l'article 3.4. n'est pas d'application lorsque les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs doivent se conformer aux signaux du système tricolore sans silhouette de bicyclette.

Article 4.1. Signaux lumineux de circulation pour piétons.

Le décalage ayant pour but de permettre aux piétons d'achever la traversée sera de préférence fixé sur la base d'une vitesse des piétons, au droit de l'axe du passage, de 1,2 m/s à compter à partir de l'extinction du feu vert fixe ou de celle du feu vert clignotant s'il en existe un.

Article 5. Signaux à feux clignotants.

Il ne sera recouru au signal lumineux prévu à l'article 64.1.3° du règlement général sur la police de la circulation routière que dans certains cas particuliers et jamais pour protéger un passage pour piétons situé en dehors d'un carrefour. Pour ce signal, une durée de 5 secondes du feu jaune-orange fixe est en général recommandée. Toutefois si sur une chaussée la vitesse autorisée et normalement pratiquée est comprise entre 60 km/h et 90 km/h, la durée conseillée est de 6 secondes. Si cette vitesse est plus élevée, la durée de 7 secondes est préconisée.

Article 6. Dispositions préliminaires et dimensions.

Dans la mesure du possible, les panneaux additionnels rectangulaires à fond bleu seront de même type que le signal qu'ils complètent, soit réfléchissant, soit à éclairage propre.

Article 7.6. Signal A21.

Pour signaler un passage pour piétons sur une chaussée où la vitesse maximale autorisée n'est pas supérieure à 60 km/h, le signal E49 sera en principe utilisé au lieu du signal A21.

Article 7.7. Signal A23.

L'obligation imposée par l'article 7.7 s'applique même lorsqu'il existe un passage pour piétons, protégé ou non par des signaux lumineux.

Est à considérer comme plaine de jeux tout endroit aménagé comme tel.

Article 8. Signaux relatifs à la priorité.

Pour l'application des articles 8.1.3° a), 8.2.4° b), 8.3.4° a) et 8.4.4° b), sont à considérer comme chaussées permettant la circulation sur plusieurs files, celles qui, indépendamment du stationnement, ont en permanence une largeur libre minimale de six mètres.

Article 8.1.3° et 8.3.4°.

Des flots directionnels à l'abord d'un carrefour — qu'ils soient surélevés ou formés de marquages à même le sol — ne créent pas différentes chaussées : ils ont pour seul effet de séparer des courants de circulation sur une même chaussée. Il en résulte éventuellement plusieurs débouchés dans le même carrefour.

Ce n'est donc que si la chaussée est à sens unique en deçà des flots que la répétition à gauche des signaux B1 ou B5 est obligatoire.

Artikel 1.3.

Onder meer wordt voorgeschreven, erover te waken dat de verkeerslichten en de verkeersborden zodanig geplaatst worden dat ze de weggebruikers zo weinig mogelijk hinderen.

Dat komt vooral op kruispunten waar slecht aangebrachte of onnodig herhaalde verkeerstekens een scherm vormen, en het zicht belemmeren. De weinig oordeelkundige plaatsing van sommige borden op de trottoirs hindert ten andere de doorgang van de voetgangers.

Zulke toestanden moeten verholpen worden. In ieder geval wordt aanbevolen dat in bebouwde kommen de onderrand van de verkeersborden zich zoveel mogelijk op ten minste 2 meter en op ten hoogste 2,5 meter boven de grond zou bevinden.

Deze minimum hoogte van 2 meter vermijdt eveneens dat stilstaan- en parkeermogelijkheden verloren gaan (artikel 24.9° en 10° van het verkeersreglement).

Artikel 3.2. Driekleurig stelsel met lichten.

In het algemeen wordt aanbevolen het vast oranjegele licht gedurende 3 seconden te laten branden. Indien evenwel de toegelaten en normaal aangehouden snelheid op een rijbaan tussen 60 km/u en 90 km/u ligt, wordt 4 seconden aangeraden. Indien deze snelheid hoger ligt, wordt 5 seconden aanbevolen.

De vaststelling van de overgangstijden bepaald in artikel 3.4 is niet van toepassing wanneer de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietzen de driekleurige verkeerslichten zonder het silhouet van een fiets moeten in acht nemen.

Artikel 4.1. Voetgangerslichten.

Vermits het verschil in tijd tot doel heeft de voetgangers in staat te stellen het oversteken te beëindigen, wordt het bij voorkeur vastgesteld op basis van een voetgangerssnelheid op de as van de oversteekplaats, van 1,2 m/sec, te berekenen vanaf het doven van het vaste groene licht of van het groene knipperlicht zo er een is.

Artikel 5. Verkeersknipperlichten.

Het verkeerslicht voorzien in artikel 64.1.3° van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer mag slechts in bepaalde bijzondere gevallen gebruikt worden, en nooit voor de bescherming van een overstreekplaats voor voetgangers buiten een kruispunt gelegen. Voor dit verkeerslicht wordt in het algemeen aanbevolen, het vaste oranjegele licht gedurende 5 seconden te laten branden. Indien evenwel de toegelaten en normaal aangehouden snelheid op een rijbaan tussen 60 km/u en 90 km/u ligt, wordt 6 seconden aangeraden. Indien deze snelheid hoger ligt, wordt 7 seconden aanbevolen.

Artikel 6. Inleidende bepalingen en afmetingen.

In de mate van het mogelijke zullen de rechthoekige onderborden met blauwe achtergrond van hetzelfde type zijn als het verkeersbord dat ze aanvullen, hetzij lichtweerkaatsend, hetzij met eigen verlichting.

Artikel 7.6. Verkeersbord A21.

Om een overstreekplaats voor voetgangers te signaleren op een rijbaan waar de hoogste toegelaten snelheid niet hoger is dan 60 km/u, wordt in beginsel het verkeersbord F49 in plaats van het verkeersbord A21 gebruikt.

Artikel 7.7. Verkeersbord A23.

De verplichting opgelegd door artikel 7.7 is zelfs van toepassing wanneer er een oversteekplaats is voor voetgangers, al dan niet beschermd door verkeerslichten.

Als speelplein moet beschouwd worden elke plaats die als zodanig ingericht is.

Artikel 8. Verkeersborden betreffende de voorrang.

Voor de toepassing van de artikelen 8.1.3° a), 8.2.4° b), 8.3.4° a) en 8.4.4° b) moeten beschouwd worden als rijbanen die het verkeer in meerdere files toelaten, de rijbanen waarvan de vrije breedte, onafhankelijk van het parkeren, voortdurend ten minste zes meter bedraagt.

Artikelen 8.1.3° en 8.3.4°.

Verkeersgeleiders aan de rand van een kruispunt, om het even of zij verhoogd dan wel met gelijkgrondse markeringen aangelegd zijn, doen geen van elkaar onderscheiden rijbanen ontstaan : zij scheiden enkel verkeersstromen op een zelfde rijbaan. Zij geven eventueel verschillende uitwegen op hetzelfde kruispunt.

Het links herhalen van de verkeersborden B1 of B5 is dan ook slechts verplicht wanneer de rijbaan vóór de verkeersgeleiders éérichtingsverkeer heeft.

Dernier alinéa des articles 8.52° et 8.8.2°

S'il s'agit d'une interdiction résultant d'un sens unique, le signal C1 remplacera les signaux B1 ou B5.

S'il s'agit d'une interdiction résultant de l'article 9.2 (chaussée de gauche d'une voie à chaussées multiples) ou de l'article 9.6 (obligation de laisser à gauche les dispositifs canalisant la circulation) du Code de la route, aucun signal B1 ou B5 ne sera placé.

Article 8.13. Signaux B19 et B21.

La priorité sera accordée de préférence aux conducteurs ne devant pas effectuer un déplacement latéral pour traverser la zone étroite.

Article 9.1. Signal C1.

Il y a lieu de distinguer les tronçons de voie à sens interdit et les sections de ces tronçons.

Le « tronçon » désigne l'ensemble d'une chaussée soumise au régime du sens interdit, même lorsque cette chaussée est interrompue par des carrefours.

La « section » est la partie du tronçon comprise entre deux carrefours ou entre un carrefour et le début ou la fin d'un tronçon en sens interdit.

Toute la signalisation imposée aux extrémités d'un tronçon ou au début d'un sens interdit ne doit pas être systématiquement répétée aux extrémités de chaque section.

Il faut au moins que le signal C1 et le signal F19 soient répétés du côté droit après chaque carrefour le long du tronçon à sens interdit. Cependant si dans la voie adjacente la circulation en direction du carrefour est interdite, la répétition du signal C1 est inutile.

Dans des cas particuliers, notamment dans certains carrefours intermédiaires en forme de T, l'emploi du signal D1 au lieu du signal C1 peut être plus indiqué. Par contre, il faut éviter l'usage du signal C31 pour remplacer le signal C1.

Le second signal C1 qui doit être placé à la fin du tronçon à sens interdit (art. 9.1.1°), ne sera pas répété à gauche et pourra être de dimensions réduites.

Lorsqu'un signal C1 est placé au dos d'un signal F19, son diamètre sera égal au côté de ce signal F19.

Le rôle de ce signal C1 est d'éviter qu'un conducteur circulant en sens interdit malgré les autres signaux, débouche dans un carrefour sous le bénéfice de la priorité de droite.

En outre, le signal C1 ne doit pas être répété systématiquement avant chaque carrefour intermédiaire. Par exemple, il est superflu si le conducteur circulant en sens interdit débouche de toute manière à gauche d'un autre conducteur ou encore lorsque, dans la voie adjacente, la circulation en direction du carrefour est interdite.

Il sera bien entendu placé chaque fois que le conducteur fautif déboucherait sur une voie pourvue de signaux B9 ou B15.

Article 9.1.2°.

Sont à considérer comme chaussées permettant la circulation sur plusieurs files, celles qui indépendamment du stationnement, ont en permanence une largeur libre minimale de six mètres.

Lorsque le sens unique débouche sur une route de l'Etat ou y débute, la commune enverra à la Direction des Routes en province une copie du règlement complémentaire approuvé en vue d'adapter la signalisation du carrefour.

Article 9.1.3°.

Il importe de souligner le caractère exceptionnel que doit revêtir la dérogation prévue en faveur des véhicules des services publics réguliers de transports en commun.

On ne peut avoir recours à cette dérogation que lorsqu'une autre solution ne permet pas une exploitation rationnelle des transports en commun et à condition que la sécurité des usagers ne soit pas compromise.

Article 9.2. Signal C3.

Comme il est indiqué dans le rapport au Roi précédant le règlement général sur la police de la circulation routière, pour signifier l'interdiction qui était marquée par l'ancien signal 23 (« Accès

Laatste lid van artikel 8.5.2° en 8.8.2°.

Indien het verkeer verboden is ingevolge een éénrichtingsverkeer, komt een verkeersbord C1 in de plaats van de verkeersborden B1 of B5.

Indien dit verbod volgt uit artikel 9.2 (links gelegen rijbaan die deel uitmaakt van een weg met meerdere rijbanen) of uit artikel 9.6 (verplichting de inrichtingen bestemd om het verkeer te leiden aan de linkerhand te laten) van het algemeen verkeersreglement, wordt geen verkeersbord B1 of B5 geplaatst.

Artikel 8.13. Verkeersborden B19 en B21.

De voorrang zal bij voorkeur toegelend worden aan de bestuurders die geen zijdelingse verplaatsing moeten doen om de smalle doorgang te passeren.

Artikel 9.1. Verkeersbord C1.

Er moet onderscheid gemaakt worden tussen de wegvakken met verboden richting en de gedeelten van deze wegvakken.

« Wegvak » betekent het geheel van een rijbaan, waarop het regime van de verboden richting geldt, zelfs wanneer die rijbaan onderbroken wordt door kruispunten.

« Gedeelte » betekent het deel van het wegvak begrepen tussen twee kruispunten of tussen een kruispunt en het begin of het einde van een vak met verboden richting.

De ganse signalisatie opgelegd voor de uiteinden van een wegvak of voor het begin van een éénrichtingsverkeer, moet niet systematisch herhaald worden aan de uiteinden van elk gedeelte.

Ten minste moeten de verkeersborden C1 en F19 rechts herhaald worden na elk kruispunt op het wegvak met verboden richting. Indien op de aangrenzende weg het verkeer in de richting van het kruispunt verboden is, is de herhaling van het verkeersbord C1 nochtans zonder nut.

In bijzondere gevallen, onder meer voor zekere tussenkruispunten in T-vorm, kan een verkeersbord D1 meer aangewezen zijn dan een verkeersbord C1. Het gebruik van een verkeersbord C31 ter vervanging van een verkeersbord C1 moet daarentegen vermeden worden.

Het tweede verkeersbord C1 dat moet geplaatst worden op het einde van het wegvak met verboden richting (artikel 9.1.1°), wordt niet links herhaald en mag kleinere afmetingen hebben.

Wanneer een verkeersbord C1 bevestigd wordt aan de achterzijde van een verkeersbord F19, is zijn diameter gelijk aan de zijde van het verkeersbord F19.

Dit verkeersbord C1 dient om te beletten dat een bestuurder die ondanks de andere verkeersborden de verboden richting zou genomen hebben, een kruispunt oprijdt en voorrang van rechts heeft.

Het verkeersbord C1 moet bovendien niet systematisch herhaald worden vóór elk tussenkruispunt. Het is bijvoorbeeld overbodig wanneer de bestuurder die de verboden richting zou genomen hebben, het kruispunt in ieder geval links van een andere bestuurder oprijdt, of nog wanneer op de aangrenzende weg het verkeer in de richting van het kruispunt verboden is.

Het verkeersbord wordt welteverstaan geplaatst telkens wanneer de bestuurder in overtreding uitkomt op een weg met verkeersborden B9 of B15.

Artikel 9.1.2°.

Als rijbanen die het verkeer in meerdere files toelaten, moeten beschouwd worden de rijbanen waarvan de vrije breedte onafhankelijk van het parkeren, voortdurend ten minste zes meter bedraagt.

Wanneer het éénrichtingsverkeer uitkomt op een rijksweg of er begint, stuurt de gemeente naar het Bestuur der Wegen in de provincie afschrift van het goedgekeurde reglement, met het oog op de aanpassing van de verkeerstekens op het kruispunt.

Artikel 9.1.3°.

Het is van belang het uitzonderlijk karakter te onderstrepen van de afwijking die voorzien wordt ten gunste van de voertuigen van geregelde openbare diensten voor gemeenschappelijk vervoer.

Men mag slechts zijn toevlucht nemen tot deze afwijking wanneer een andere oplossing geen rationele uitbating van het gemeenschappelijk vervoer toelaat en op voorwaarde dat de veiligheid van de weggebruikers niet in het gedrang wordt gebracht.

Artikel 9.2. Verkeersbord C3.

Zoals gezegd wordt in het verslag aan de Koning dat aan het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer voorafgaat, moet voor de kennisgeving van het verbod dat aangeduid werd

interdit à tout conducteur, sauf circulation locale »), il sera fait usage du signal C3 complété par un panneau additionnel portant la mention « Excepté circulation locale ».

Conformément à l'article 65.2 du règlement général sur la police de la circulation routière, des mentions plus restrictives peuvent également être utilisées.

Rues piétonnières.

Le chargement et le déchargement ne peuvent, en principe, être autorisés entre 12 h et 19 h.

Le règlement complémentaire pris en la matière par le conseil communal peut cependant prévoir en cas de besoin, et par dérogation aux conditions imposées par l'article 9.2, dernier alinéa, que pourraient accéder en tout temps à la rue piétonnière, à condition de ne pas dépasser l'allure du pas et de ne pas stationner :

a) les conducteurs de véhicules dont le garage n'est accessible que par cette rue;

b) en cas d'absolute nécessité, les véhicules appartenant à des entreprises commerciales établies dans la rue, lorsque ces véhicules sont affectés à des livraisons et si ces livraisons constituent une activité principale de l'entreprise;

c) en cas d'absolute nécessité, les véhicules desservant un chantier situé dans la rue.

En pareil cas, le règlement précise que les bénéficiaires des dérogations devront apposer sur la face interne du pare-brise de leur véhicule, un laissez-passer délivré par le commissaire en chef de police ou le commissaire de police et qui mentionnera notamment les conditions ci-dessus relatives à la vitesse et au stationnement, ainsi que la marque d'immatriculation du véhicule et la durée de validité du document.

Le règlement complémentaire ne doit pas prévoir les cas tels qu'interventions urgentes (ambulances, pompiers), services funèbres, déménagements ne pouvant être effectués pendant les heures où la desserte locale est autorisée, etc. De même, des signaux de stationnement ou de limitation de vitesse ne seront pas placés. La desserte des riverains n'autorise que l'arrêt et les laissez-passer mentionnent les conditions prévues dans l'arrêté. On peut instaurer une interdiction absolue dans un sens de circulation. Dans ce cas, seul le signal C3 se présentant dans le sens de circulation accessible comportera le panneau additionnel.

Rues réservées aux jeux d'enfants.

Seul le signal C3 peut être employé dans le cas d'une rue réservée aux jeux d'enfants.

Les règlements complémentaires en la matière doivent répondre aux conditions suivantes :

a) la preuve doit être fournie que les parcs et cours d'écoles communales environnants ne sont pas disponibles;

b) la chaussée à réserver aux jeux d'enfants doit être totalement interdite à la circulation des conducteurs, tous les jours aux mêmes heures pendant une longue période;

c) le signal C3 doit être complété par la pose de barrières, sous le contrôle et la responsabilité des autorités communales.

Article 9.3. Signaux C9 et C11.

Lorsque ces signaux ne concernent qu'une partie de la voie publique, ils doivent être complétés par un panneau additionnel précisant la partie visée, par exemple : « Sur l'accotement » ou « Sur le terre-plein ».

Des signaux C9 et C11 ne peuvent être placés pour confirmer l'interdiction d'utiliser une piste cyclable ou un accotement de plein-pied situé à gauche.

Article 9.9.1°. Signal C43.

Cette disposition implique la suppression de la majorité des signaux de limitation de vitesse.

A titre d'exemple, le signal C43 ne peut être utilisé lorsque la voirie est à ce point étroite ou sinueuse qu'il est exclu d'y circuler à vitesse élevée.

Par ailleurs, étant donné les conditions strictes de placement des signaux de danger, ces derniers impliquent que le conducteur adapte sa vitesse en fonction du danger, un signal C43 devenant dès lors inutile.

Article 9.9.2°.

Lorsqu'en vertu de l'art. 11.1 du Code de la route un signal C43 impose ou permet une limitation de vitesse inférieure ou supérieure

door het oude verkeersborden 23 (« Gesloten voor iedere bestuurder, behalve voor plaatselijk verkeer »), het verkeersbord C3 gebruikt worden, aangevuld met een onderbord met de vermelding « Uitgezonderd plaatselijk verkeer ».

Overeenkomstig artikel 65.2 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer mogen meer beperkende vermeldingen eveneens gebruikt worden.

Wandelstraten.

Het laden en het lossen mogen in principe niet toegelaten worden tussen 12 u. en 19 u.

Het aanvullend reglement dat terzake vastgesteld wordt door de gemeenteraad mag nochtans, zo nodig, en in afwijking van de voorwaarden gesteld door artikel 9.2, laatste lid, voorzien dat te allen tijde tot de wandelstraat toegang hebben, op voorwaarde dat ze niet sneller dan stapvoets rijden en niet parkeren :

a) de bestuurders van voertuigen waarvan de garage slechts langs deze straat toegankelijk is;

b) in geval van absolute noodzaak, de voertuigen van handels-ondernemingen die in deze straat gevestigd zijn, wanneer deze voertuigen bestemd zijn voor leveringen en indien die leveringen een hoofdactiviteit van de onderneming uitmaken;

c) in geval van absolute noodzaak, de voertuigen die dienen voor een werk in de straat.

In dergelijk geval preciseerd het reglement dat de personen die van de afwijkingen genieten, aan de binnenkant van de voorruit van hun voertuig een vrije doorgangkaart moeten aanbrengen die door de hoofdpolitiecommissaris of de politicommissaris wordt afgeleverd, en waarop onder meer voornoemde voorwaarden inzake snelheid en parkeren, de nummerplaat en de geldigheidsduur van het document vermeld zijn.

Het aanvullend reglement moet geen gevallen voorzien als dringende tussenkomsten (ziekenwagens, brandweer), begrafenissen, verhuizingen die niet plaats kunnen vinden op de uren dat laden en lossen toegelaten zijn, enz. Ook worden geen verkeersborden voor het parkeren of ter beperking van de snelheid geplaatst. Het laden of lossen laat slechts het stilstaan toe en de vrije doorgangkaart vermeldt de voorwaarden voorzien in het besluit. Men kan een absoluut verbod in een rijrichting instellen. In dit geval heeft alleen het verkeersbord C3 dat gericht is naar de toegelaten verkeersrichting het onderbord.

Speelstraten.

In het geval van een speelstraat mag alleen het verkeersbord C3 gebruikt worden.

Voor desbetreffende aanvullende reglementen moet aan volgende voorwaarden voldaan zijn :

a) er moet bewezen worden dat de speelplaatsen van de gemeentescholen en de parken in de omgeving niet beschikbaar zijn;

b) de rijbaan die men wil inrichten als speelstraat moet alle dagen op dezelfde uren en gedurende een lange periode volledig gesloten worden voor het verkeer van bestuurders;

c) bij het verkeersbord C3 moeten onder het toezicht en op verantwoordelijkheid van de gemeentelijke overheden hekken geplaatst worden.

Artikel 9.3. Verkeersborden C9 en C11.

Wanneer deze verkeersborden slechts gelden voor een gedeelte van de openbare weg, moeten ze aangevuld worden met een onderbord dat het bedoelde weggedeelte nader bepaalt, bijvoorbeeld : « op de berm » of « op de middenberm ».

Verkeersborden C9 en C11 mogen niet geplaatst worden ter bevestiging van het verbod te rijden op een links gelegen fietspad of gelijkgrondse berm.

Artikel 9.9.1°. Verkeersbord C43.

Deze bepaling houdt in dat de meeste verkeersborden voor snelheidsbeperking moeten verdwijnen.

Het verkeersbord C43 mag bijvoorbeeld niet gebruikt worden wanneer de weg zo smal of bochtig is dat aan hoge snelheid rijden er uitgesloten is.

Een verkeersbord C43 verliest daar ten andere zijn nut, gezien de gevaarsborden, ingevolge de strikte voorwaarden voor hun plaatsing inhouden dat de bestuurder zijn snelheid aanpast aan het gevaar.

Artikel 9.9.2°.

Wanneer ingevolge artikel 11.1 van het algemeen verkeersreglement een verkeersbord C43 een lagere of hogere snelheidsbeperking

à 60 km à l'heure à l'endroit où commence une agglomération, il sera placé, dans la mesure du possible et compte tenu de la disposition des lieux, à 20 mètres environ au-delà du signal F1.

En aucun cas, il ne sera placé à hauteur du signal F1.

Article 10.1. Signal D1.

Le signal D1 à flèche coudée et le signal D3 seront toujours placés avant le carrefour.

Arrêt et stationnement.

Article 11.1. Signaux E1 et E3.

Les dispositions de l'article 11.1.2° concernent spécialement les grands axes de pénétration. L'interdiction du stationnement doit être permanente, mais différentes périodes d'interdiction de l'arrêt (heures de pointe) peuvent être inscrites.

En vertu de l'article 11.1.4°, les signaux E1 ne peuvent notamment pas confirmer les interdictions de stationnement sur la chaussée résultant de la présence de bandes de circulation ou d'une ligne jaune discontinue.

Ils ne peuvent non plus être placés dans des voies à ce point étroites que les dispositions de l'article 25.1.7° du Code de la route sont manifestement applicables.

De même, des lignes discontinues ne seront pas tracées pour confirmer les interdictions générales à moins que la disposition des lieux ne laisse un doute sur l'existence d'une interdiction.

Article 11.2. Signaux E5 et E7.

La réglementation marquée par ces signaux est toujours permanente.

Aucun signal qui aurait pour effet de créer une alternance journalière du stationnement ou une alternance quelconque de l'arrêt et du stationnement, ne peut être placé.

Il est rappelé que les signaux E5 doivent, chaque fois que la numérotation des immeubles le permet, être placés du côté pair et les signaux E7 du côté impair.

Il importe en effet que la réglementation soit la même que dans les agglomérations où le stationnement alterné est imposé de manière générale. En outre, il est utile que le conducteur, pour savoir de quel côté il peut stationner, puisse se référer aussi bien à la numérotation des immeubles qu'aux signaux puisque ceux-ci seront généralement beaucoup moins nombreux qu'auparavant.

Article 11.3. Signaux E9a à E9g.

Ces signaux ont désormais des effets réglementaires.

Il est rappelé que l'on ne peut compléter les signaux routiers par des inscriptions au bénéfice d'intérêts particuliers.

Si un emplacement de stationnement doit, dans l'intérêt général, être réservé à une catégorie de véhicules, le panneau additionnel doit indiquer explicitement quelle est cette catégorie, (p. ex.: taxis, ambulance, véhicules d'incendie, véhicules de service de la police). En aucun cas, il ne peut s'agir de la reproduction d'une marque d'immatriculation ou de mentions générales telles que « véhicules autorisés », « réservé », etc.

Pour réserver un emplacement à un bus scolaire, il peut être fait usage d'un signal E9a complété par un panneau additionnel « bus scolaire(s) » ou d'un signal E9d éventuellement complété par la même mention « bus scolaire(s) » ou par une restriction dans le temps.

En ce qui concerne les réservations d'emplacements de stationnement pour les véhicules des handicapés munis de carte spéciale, les mesures qui les instituent doivent revêtir un caractère général.

Il sera fait usage, en l'espèce, d'un signal du type E9 complété par un panneau additionnel portant la mention « handicapés ».

Le pictogramme représentant un handicapé et figurant sur la carte spéciale peut remplacer cette mention.

Article 11.4. Généralités.

Les dispositions concernant le placement des signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement, désormais conformes aux règles internationales, imposent souvent le remplacement et toujours le déplacement ou l'enlèvement des signaux placés avant le 1er mai 1976.

On ne doit cependant pas procéder à un ajustement pur et simple aux règles nouvelles sans s'assurer que la réglementation demeure opportune.

D'autre part, comme ces signaux seront désormais placés seulement aux accès des rues dans le sens de marche, le conducteur

dan 60 km/uur oplegt of toelaat op de plaats waar een bebouwde kom begint, wordt het in de mate van het mogelijke en gelet op de plaatsgesteldheid geplaatst op ongeveer 20 m voorbij het verkeersbord F1.

In geen geval wordt het geplaatst ter hoogte van het verkeersbord F1.

Artikel 10.1. Verkeersbord D1.

Het verkeersbord D1 met gebogen pijl en het verkeersbord D3 worden steeds vóór het kruispunt geplaatst.

Stilstaan en parkeren.

Artikel 11.1. Verkeersborden E1 en E3.

De bepalingen van artikel 11.1.2° betreffende in het bijzonder de grote invalswegen. Het parkeerverbod moet blijven zijn, maar verschillende periode van stilstaanverbod (op de spitsuren) mogen vermeld worden.

Krachtens artikel 11.1.4° is het onder meer verboden met de verkeersborden E1 het parkeerverbod op de rijbaan te bevestigen dat voortvloeit uit de aanwezigheid van rijstroken of van een onderbroken gele streep.

Zij mogen ook niet geplaatst worden op wegen die zo smal zijn dat de bepalingen van artikel 25.1.7° van het verkeersreglement kennelijk van toepassing zijn.

Evenmin mogen gele onderbroken strepen getrokken worden om de algemene verbodsbepalingen te bevestigen, tenzij de plaatsgesteldheid twijfel laat over het bestaan van een verbod.

Artikel 11.2. Verkeersborden E5 en E7.

De reglementering die met deze verkeersborden aangeduid wordt is altijd blijvend.

Geen enkel verkeersbord dat een dagelijks beurtelings parkeren of enige andere wisseling van het stilstaan en parkeren voor gevolg zou hebben, mag geplaatst worden.

Er wordt aan herinnerd dat de verkeersborden E5, telkens als de huisnummering het toelaat, moeten geplaatst worden aan de kant van de pare nummers en de verkeersborden E7 aan de kant van de onpare nummers.

Het is inderdaad van belang dat de reglementering hier dezelfde is als in de bebouwde kommen waar het beurtelings parkeren algemeen opgelegd wordt. Daarenboven is het nuttig dat de bestuurder om te weten langs welke kant hij mag parkeren, zich even goed kan steunen op de huisnummering als op de verkeersborden vermits deze in het algemeen veel minder talrijk zullen zijn dan voorheen.

Artikels 11.3. Verkeersborden E9a tot E9g.

Voortaan hebben deze verkeersborden een reglementerende waarde.

Er wordt aan herinnerd dat verkeersborden niet mogen aangevuld worden met opschriften ten bate van particuliere belangen.

Indien een parkeerplaats in het algemeen belang moet voorbehouden worden aan een categorie van voertuigen, dan moet het onderbord uitdrukkelijk aanduiden welke categorie bedoeld is (bv. taxi's, ziekenwagens, brandweerwagens, dienstvoertuigen van de politie). De afbeelding van een nummerplaat of algemene vermeldingen als: « toegelaten voertuigen », « voorbehouden », enz. zijn in geen geval toegelaten.

Om een parkeerplaats voor te behouden aan een schoolbus mag gebruik gemaakt worden van een verkeersbord E9a, aangevuld met een onderbord « schoolbus(sen) », of van een verkeersbord E9d, eventueel aangevuld met dezelfde vermelding « schoolbus(sen) » of een beperking in de tijd.

De maatregelen waarbij parkeerplaatsen voorbehouden worden aan voertuigen van minder-validen, houders van de speciale kaart, moeten een algemeen karakter hebben.

Voor dit soort maatregelen moet een verkeersbord van het type E9, aangevuld met een onderbord met opschrift « minder-validen », gebruikt worden.

Het pictogram dat een minder-valide voorstelt en voorkomt op de speciale kaart, mag dit opschrift vervangen.

Art. 11.4. Algemeenheden.

De bepalingen omtrent de plaatsing der verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren, die voortaan overeenstemmen met de internationale regels, leggen vaak de vervanging en altijd de verplaatsing of het wegnemen op van de verkeersborden geplaatst vóór 1 mei 1976.

Men moet nochtans niet overgaan tot een enkele en strikte aanpassing aan de nieuwe regels zonder er zich van te vergewissen of de reglementering nog past.

Anderzijds, aangezien deze verkeersborden voortaan slechts geplaatst zullen worden aan de toegang van de straten in de

doit pouvoir les comprendre pendant qu'il se trouve dans le carrefour. Il importe donc que les signaux soient bien visibles, de dimensions suffisantes, que des inscriptions ne les complètent que si c'est indispensable et, dans ce cas, que celles-ci soient courtes, sans équivoque et uniformes.

D'autres formulations que celles qui sont prévues par les règlements généraux ne sont pas admises, p. ex. « Jours ouvrables » au lieu « du lundi au samedi » ou « 30 min. max. » au lieu de « 30 min ».

Article 11.4.1.1°.

La couleur orange est principalement destinée à distinguer, durant la période transitoire, la nouvelle signalisation relative à l'arrêt et au stationnement de l'ancienne, dont la portée est toute différente.

Pour les signaux E11, E13 et E15, aucun risque de confusion n'existe; la mesure ne s'applique pas à eux.

Par ailleurs, après la période transitoire, la couleur orange permettra d'avertir les usagers ne voyant que le dos du signal qu'il existe, dans l'autre sens, une réglementation relative à l'arrêt ou (et) au stationnement. Ceci, à nouveau, ne présente pas d'intérêt pour les signaux E11, E13 et E15.

Par conséquent, la couleur orange est à réserver exclusivement à la nouvelle signalisation relative à l'arrêt et au stationnement (E1 à E9g).

Les fûts de cette couleur peuvent toutefois supporter à la fois cette signalisation et un autre signal routier.

Article 11.4.3.2°.

Les panneaux indiqueront, selon le cas, 5, 10, 15, 20, 25 ou 30 mètres. Les signaux comporteront ce type de panneau chaque fois que la réglementation ne s'étend pas sur plus de 30 mètres et aucun signal marquant la fin de la réglementation ne sera placé.

Article 11.4.3.3°.

Il n'y a pas lieu de placer des signaux de rappel dans les zones d'interdiction qui sont inférieures à 300 mètres, sinon à titre exceptionnel.

Etant donné que les signaux ont effet « jusqu'au prochain carrefour », le signal placé immédiatement au-delà de ce carrefour n'est pas un signal de rappel. En réalité il indique qu'une nouvelle réglementation commence, même si elle est identique à celle qui était applicable jusque là. C'est donc la simple flèche dirigée vers le haut qui doit normalement être utilisée. Toutefois, lorsqu'un conducteur pourrait être amené à croire que le stationnement n'est pas réglementé en deçà du signal placé à la sortie du carrefour (par exemple dans un carrefour en T) il est conseillé, pour éviter toute confusion de placer sous ce signal une flèche double plutôt qu'une flèche simple.

Article 11.5. Signaux E11.

Stationnement alterné semi-mensuel dans toute une agglomération.

Cette réglementation permet de débarrasser la totalité ou la plupart des artères d'une agglomération des signaux relatifs au stationnement.

Il résulte de l'article 26 du Code de la route :

- 1° que la règle est applicable au stationnement et non à l'arrêt;
- 2° que la règle n'est applicable que sur la chaussée;
- 3° que la règle n'est pas applicable :
 - a) s'il n'y a pas d'immeubles bâtis;
 - b) si les immeubles portent une numérotation continue ou ne portent pas de numérotation;
 - c) si, du côté opposé à celui où l'on veut stationner, le stationnement doit se faire hors chaussée.
- 4° qu'une réglementation locale peut prévoir d'autres règles dans certaines artères. Cependant, sur les chaussées d'une agglomération à stationnement alterné général, les réglementations particulières doivent demeurer très limitées et être signalées de manière à éviter toute confusion.

Si du côté impair existe un accotement de plain-pied, du côté pair le stationnement sur la chaussée est permis du 1^{er} à la fin du mois (3°, c ci-dessus). Si, à présent, du côté impair, des signaux E9e autorisent le stationnement sur un trottoir ou sur

rijrichting, moet de bestuurder deze kunnen begrijpen op het ogenblik dat hij zich op het kruispunt bevindt. Het is dus belangrijk dat de verkeersborden goed zichtbaar en groot genoeg zijn, dat ze slechts aangevuld worden met opschriften wanneer dit onmisbaar is en dat in dit geval, deze laatste kort, ondubbelzinnig en eenvormig zijn.

Andere formuleringen dan deze voorzien in de algemene reglementen worden niet aangenomen, bv. « werkdagen », in plaats van « van maandag tot zaterdag » of « 30 min. max. », in plaats van « 30 min ».

Artikel 11.4.1.1°.

De oranje kleur is in hoofdzaak bestemd om gedurende de overgangperiode de nieuwe verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren te onderscheiden van de oude, die een gans andere draagwijdte hebben.

Voor de verkeersborden E11, E13 en E15 bestaat er geen risico voor verwarring; op deze is de maatregel dan ook niet van toepassing.

Na de overgangperiode kan ten andere de oranje kleur de weggebruikers die alleen de achterkant van het verkeersbord zien, crop attent maken dat in de andere richting een reglementering inzake stilstaan of (en) parkeren geldt. Wat de verkeersborden E11, E13 en E15 betreft, is dit andermaal zonder nut.

De oranje kleur moet bijgevolg uitsluitend voorbehouden worden voor de nieuwe verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren (E1 tot E9g).

Op de oranjekleurige staanders mag evenwel samen met deze verkeersborden een ander verkeersbord aangebracht worden.

Artikel 11.4.3.2°.

Dit bord duidt, volgens het geval, 5, 10, 15, 20, 25 of 30 meter aan. De verkeersborden worden van dit type borden voorzien telkens wanneer de reglementering zich niet uitstrekt over meer dan 30 meter. Er wordt dan geen verkeersbord geplaatst om het einde van de reglementering aan te duiden.

Artikel 11.4.3.3°.

Herhalingsborden hoeven niet geplaatst te worden in verbodszones die minder meten dan 300 meter, tenzij uitzonderlijk.

Aangezien de reglementering van de borden geldt « tot aan het volgende kruispunt », is het verkeersbord dat onmiddellijk voorbij dit kruispunt geplaatst wordt geen herhalingsbord. In feite duidt het aan dat een nieuwe reglementering begint, zelfs indien deze identiek is met die welke tot daar van toepassing was. Normaal moet dus de enkele opstaande pijl gebruikt worden. Wanneer evenwel een bestuurder de indruk zou kunnen opdoen dat het parkeren niet gereguleerd is vóór het verkeersbord, geplaatst aan de uitgang van het kruispunt (bij voorbeeld bij een kruispunt in T-vorm), wordt het om alle verwarring te vermijden aangeraden, onder dit verkeersbord eerder een dubbele pijl aan te brengen dan een enkele pijl.

Artikel 11.5. Verkeersborden E11.

Halfmaandelijks beurtelings parkeren in gans een bebouwde kom.

Deze reglementering laat toe alle of het merendeel van de verkeersaders van een bebouwde kom te ontdoen van de verkeersborden betreffende het parkeren.

Uit artikel 26 van het verkeersreglement volgt :

- 1° dat de regel van toepassing is op het parkeren en niet op het stilstaan;
- 2° dat de regel alleen van toepassing is op de rijbaan;
- 3° dat de regel niet van toepassing is :
 - a) indien er geen bebouwing is;
 - b) indien de gebouwen een doorlopende nummering of geen nummering hebben;
 - c) indien aan de kant tegenover die waar men wil parkeren, buiten de rijbaan moet geparkeerd worden.
- 4° dat een plaatselijke reglementering voor sommige verkeersaders andere regels kan voorzien. Op de rijbanen van een bebouwde kom met algemeen beurtelings parkeren moeten de bijzondere reglementeringen nochtans zeer beperkt blijven en zo gesignaleerd worden dat elke verwarring vermeden wordt.

Indien langs de kant van de onpare huisnummers een gelijkgrondse berm ligt, is het parkeren toegelaten op de rijbaan langs de kant van de pare huisnummers van de 1^e tot het einde van de maand (3°, c boven). Indien nu het parkeren op een trottoir

un accotement en saillie, ou si, au contraire, des signaux E1 y interdisent tout stationnement sur la chaussée et sur l'accotement il n'y a de même pas de raison pour que, du côté pair, le stationnement ne soit permis que du 1er au 15 et non pendant le mois entier.

Toutefois, le conducteur circulant du côté pair ne peut voir les signaux E9e ou E1 placés de l'autre côté puisqu'ils sont orientés dans le sens opposé à celui de sa marche. Il faut donc, du côté pair mettre en place une signalisation autorisant à stationner du 1er à la fin du mois : ce sera une zone réservée au stationnement délimitée par une large ligne blanche continue indiquant le bord fictif de la chaussée. De cette manière le stationnement se fait hors chaussée. A l'intérieur de cette zone, le stationnement pourra, le cas échéant, être réglementé par des signaux ou par des parcomètres.

Aucun signal E1, E3 ou E9a complété par un panneau bleu additionnel ni aucun signal E9b, E9c, E9d, ou E9e ne peut d'ailleurs être placé pour réglementer le stationnement d'un côté d'une chaussée où en application de l'article 26 du Code de la route, le stationnement n'est permis que pendant 15 jours.

Afin d'indiquer que la règle générale n'est pas applicable, une zone de stationnement doit en même temps être délimitée là où les signaux ont force obligatoire. En effet, si l'on se contentait par exemple de signaux E1 portant « de 7 à 19 h », le conducteur ne pourrait savoir si, en dehors de ces heures, toute réglementation est suspendue ou si l'alternance doit être observée; de même des signaux E9b n'indiqueraient pas si les voitures sont néanmoins soumises à l'alternance ou non.

Le conducteur soumis à la règle générale ne peut être tenu d'appliquer d'autres règles relatives au stationnement si ce n'est l'obligation d'apposer le disque de stationnement.

Le conducteur doit pouvoir considérer aussi que les seules signalisations qui suppriment l'obligation générale d'alternance sont les signaux E9a et la large ligne continue qui délimite une zone de stationnement.

Il doit bien sûr se soumettre aux interdictions totales marquées par les signaux E1, E3 ou par une ligne jaune discontinue.

Si une réglementation particulière ne s'applique que d'un côté de la chaussée et seulement sur une courte distance, on ne doit pas nécessairement autoriser le stationnement de l'autre côté pendant le mois entier.

On sera au contraire souvent amené à l'y interdire pour qu'il n'en résulte pas un stationnement bilatéral créant un goulet pour la circulation : ce sera notamment le cas si la réglementation particulière consiste à réserver quelques emplacements pour des taxis.

Pour imposer l'usage du disque de stationnement aux conducteurs soumis à l'alternance on utilisera, chaque fois que c'est possible, les signaux E13 et E15 plutôt que les signaux E5 et E7.

Alors que l'article 26.2 du Code de la route exclut le stationnement alterné sur une chaussée si, d'un côté seulement de cette chaussée, le stationnement se fait en dehors de celle-ci, l'arrêté ministériel impose une zone de stationnement des deux côtés pour marquer un stationnement bilatéral; de même il exige une zone de stationnement du côté opposé à celui où sont implantés des signaux et ce, même dans le cas d'une chaussée à sens unique, alors que les signaux placés à gauche sont pourtant visibles.

Ces obligations visent à simplifier la tâche des conducteurs en leur évitant tout risque de confusion.

Article 11.6.

Lorsqu'un signal E15 est placé au dos d'un signal E13 en vertu de l'article 7.4.b) du règlement général sur la police de la circulation routière, il est recommandé de le répéter à droite aux endroits où la disposition des lieux le justifie, notamment en raison de la largeur de la chaussée.

Article 11.7. Parcomètres.

Le règlement complémentaire ne peut comporter de disposition en matière fiscale.

of op een verhoogde berm langs de kant van de onpare huisnummers toegelaten is door verkeersborden E9e of zo integendeel alle parkeren op de rijbaan en op de berm verboden is door verkeersborden E1, is er evenmin reden dat het parkeren langs de kant van de pare huisnummers slechts zou toegelaten zijn van de 1e tot de 15e, en niet gedurende de ganse maand.

De bestuurder die rijdt langs de kant van de pare huisnummers kan evenwel de verkeersborden E9e of E1 geplaatst aan de overzijde niet zien omdat deze gekeerd zijn naar de rijrichting die tegengesteld is aan de zijne. Er moet dus langs de kant van de pare huisnummers, een signalisatie aangebracht worden welke het parkeren toelaat van de 1e tot het einde van de maand : dit is een parkeerzone afgebakend door een brede witte doorlopende streep die de denkbeeldige rand van de rijbaan aanduidt. Op die manier vindt het parkeren buiten de rijbaan plaats. Binnen deze zone kan het parkeren in voorkomend geval gereguleerd worden door verkeersborden of door parkeermeters.

Geen verkeersbord E1, E3 of E9a, aangevuld met een blauw onderbord, en geen verkeersbord E9b, E9c, E9d, of E9e mag ten andere geplaatst worden om het parkeren te reglementeren langs een kant van een rijbaan waar in toepassing van artikel 26 van het verkeersreglement, het parkeren slechts toegelaten is gedurende 15 dagen.

Om aan te duiden dat de algemene regel niet van toepassing is, moet terzelfdertijd daar een parkeerzone afgebakend worden, waar de verkeersborden van kracht zijn. Als men zich inderdaad bijvoorbeeld zou beperken tot het plaatsen van verkeersborden E1 met de vermelding « van 7 tot 9 u. », zou de bestuurder niet kunnen weten of buiten de vermelde uren de gehele reglementering opgeschort is, dan wel of het beurtelings parkeren moet is acht worden genomen; zo ook zouden de verkeersborden E9b niet aanwijzen of de personenauto's niettemin al dan niet onderworpen zijn aan het beurtelings parkeren.

De bestuurder die onderworpen is aan de algemene regel mag er niet toe verplicht worden andere regels betreffende het parkeren na te leven, tenzij de verplichting de parkeerschijf te gebruiken.

Ook moet de bestuurder het zo kunnen beschouwen, dat alleen de verkeersborden E9a en de brede witte doorlopende streep die een parkeerzone afbakent, de algemene verplichting van het beurtelings parkeren opheffen.

Hij moet zich natuurlijk onderwerpen aan het totaal verbod, aangeduid door een verkeersbord E1, E3 of door een gele onderbroken streep.

Als een bijzondere reglementering slechts geldt aan één kant van de rijbaan en alleen over een korte afstand, moet men niet noodzakelijk aan de andere kant het parkeren toestaan gedurende de ganse maand.

Er zal integendeel dikwijls reden zijn het er te verbieden om te vermijden dat langs beide kanten geparkeerd wordt, wat voor het verkeer een flessehals vormt : dit is ondermeer het geval wanneer de bijzondere reglementering bestaat in het voorbehouden van enkele parkeerplaatsen voor taxi's.

Om het gebruik van de parkeerschijf op te leggen aan bestuurders die onderworpen zijn aan het beurtelings parkeren, zal men telkens wanneer dit mogelijk is, eerder de verkeersborden E13 en E15 gebruiken dan de verkeersborden E5 en E7.

Terwijl artikel 26.2 van het verkeersreglement het beurtelings parkeren op een rijbaan uitsluit indien slechts aan één kant buiten deze rijbaan geparkeerd wordt, legt het ministerieel besluit een parkeerzone langs beide kanten op om het parkeren langs de twee kanten aan te duiden; evenzo eist het een parkeerzone langs de kant tegenover die waar de verkeersborden geplaatst zijn, en dit zelfs in het geval van een rijbaan met éénrichtingsverkeer, terwijl de links geplaatste verkeersborden nochtans zichtbaar zijn.

Deze verplichtingen hebben tot doel de taak van de bestuurders te vereenvoudigen door hen te vrijwaren voor elk risico van verwarring.

Artikel 11.6.

Wanneer krachtens artikel 70.4.b) van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer een verkeersbord E15 bevestigd wordt aan de achterzijde van een verkeersbord E13, wordt aanbevolen dit bord rechts te herhalen op de plaatsen waar de plaatsgesteldheid het rechtvaardigt, onder meer omwille van de breedte van de rijbaan.

Artikel 11.7. Parkeermeters.

Het aanvullend reglement mag geen bepaling van fiscale aard bevatten.

Il est cependant recommandé de prévoir dans le règlement fiscal la dispense de l'obligation d'alimenter les parcomètres pour les handicapés munis de la carte spéciale.

Les parcomètres ne peuvent permettre, d'une manière ou d'une autre, la réservation d'emplacements de stationnement.

Article 12.1.3°. Signaux F1, F3 et F43.

1. Lorsqu'il concerne une voie prioritaire, le signal F1 sera, dans la mesure du possible, répété à gauche.

2. a) Si une même commune comporte plusieurs agglomérations, les signaux F1 (commencement d'une agglomération), porteront, sauf circonstances particulières, les mentions suivantes :

1° en premier lieu, le nom de l'agglomération, qui peut être celui d'un village, d'un hameau ou d'une commune supprimée par la fusion des communes;

2° ensuite, en caractères plus petits, si ce nom diffère du premier, le nom de la commune.

b) Si une agglomération s'étend sur plusieurs communes, les signaux F1 porteront, sauf circonstances particulières, les mentions suivantes :

1° en premier lieu, le nom de l'agglomération;

2° ensuite, en caractères plus petits, si ce nom diffère du premier, le nom de l'endroit où le signal est placé.

Pour les signaux F3 (fin d'une agglomération), les mêmes règles sont d'application; toutefois la mention du nom de la commune ou du nom de l'endroit où le signal est placé est facultative.

Les mentions figurant sur les signaux F1 et F3 placés antérieurement à la publication de la présente circulaire et non conformes à celle-ci, peuvent être maintenues jusqu'au 1er janvier 1985.

3. En ce qui concerne la signalisation des localités, les signaux F43 (signal de localité), porteront sauf circonstances particulières, les mentions suivantes :

1° en premier lieu, l'ancien nom de l'endroit où le signal est placé;

2° ensuite, en caractères plus petits, si ce nom diffère du premier, le nom de la nouvelle entité administrative.

Lorsque ces signaux concernent un lieu-dit ou un hameau, ils ne doivent pas porter le nom de l'ancienne commune dont il faisait partie.

Le signal F43 n'est pas placé lorsqu'il fait double emploi avec un signal F1.

Les mentions figurant sur les signaux F43 placés antérieurement à la publication de la présente circulaire et non conformes à celle-ci peuvent être maintenues jusqu'au 1er janvier 1985.

Il est rappelé que le signal F43 barré (fin de localité) n'est pas repris dans le règlement général sur la police de la circulation routière et ne peut, par conséquent, être utilisé.

Article 12.6. Signal F19.

Le signal F19 aura au moins 0,40 m de côté.

Pour l'application du 1° de cet article, sont à considérer comme chaussées permettant la circulation sur plusieurs files, celles, qui indépendamment du stationnement, ont en permanence une largeur libre minimale de six mètres.

Article 12.9. Signaux de direction.

Les signaux de direction reprennent les destinations mentionnées sur les panneaux de présignalisation et peuvent éventuellement indiquer des destinations supplémentaires qui n'ont pas été reprises par lesdits panneaux.

Signal F29 : Ce signal ne peut porter, pour une même destination, qu'une seule mention, choisie de manière à renseigner au mieux les usagers.

La même règle est d'application pour le signal F41, lequel peut toutefois porter la mention « Déviation ».

Les mentions figurant sur les signaux F29 et F41 placés antérieurement à la publication de la présente circulaire et non conformes à celle-ci peuvent être maintenues jusqu'au 1er janvier 1985.

Signal F33 : Sont désignés par ce signal :

— des parties d'une agglomération : lieux-dits, quartiers, plaines, parcs, etc.;

Het wordt nochtans aanbevolen, in het fiscaal reglement voor de minder-validen, houders van de speciale kaart die toelaat voor onbeperkte duur te parkeren, een vrijstelling van het verplicht gebruik van de parkeermeter te voorzien.

Parkeermeters mogen niet op een of andere manier dienen om parkeerplaatsen voor te behouden.

Artikel 12.1.3°. Verkeersborden F1, F3 en F43.

1. Wanneer het verkeersbord F1 bevestiging heeft op een voorrangsweg, wordt het in de mate van het mogelijke links herhaald.

2. a) Indien eenzelfde gemeente meerdere bebouwde kommen omvat, dragen de verkeersborden F1 (begin van een bebouwde kom), uitgezonderd in bijzondere omstandigheden, volgende vermeldingen :

1° vooreerst de naam van de bebouwde kom die deze kan zijn van een dorp, van een gehucht of van een gemeente afgeschaft door de samenvoeging van gemeenten;

2° vervolgens, in een kleiner lettertype, de naam van de gemeente indien deze naam niet dezelfde is als de eerste.

b) Indien een bebouwde kom zich uitstrekt over meerdere gemeenten dragen de verkeersborden F1, uitgezonderd in bijzondere omstandigheden, volgende vermeldingen :

1° Vooreerst de naam van de bebouwde kom;

2° vervolgens, in een kleiner lettertype, de naam van de plaats waar het verkeersbord wordt aangebracht indien deze naam niet dezelfde is als de eerste.

Voor de verkeersborden F3 (einde van een bebouwde kom), gelden dezelfde regels; de vermelding van de naam van de gemeente of van de plaats waar het verkeersbord wordt aangebracht is evenwel facultatief.

De vermeldingen op de verkeersborden F1 en F3 die geplaatst werden vóór de publicatie van dit rondschrijven en die daar niet mee overeenstemmen, mogen behouden worden tot 1 januari 1985.

3. Wat betreft de signalisatie van de plaatsen, dragen de verkeersborden F43 (plaatsnaambord), uitgezonderd in bijzondere omstandigheden, de volgende vermeldingen :

1° vooreerst de oude naam van de plaats waar het verkeersbord wordt aangebracht;

2° vervolgens, in een kleiner lettertype, de naam van de nieuwe administratieve entiteit, indien deze naam niet dezelfde is als de eerste.

Wanneer deze verkeersborden een buurtschap of een gehucht betreffen, moeten zij niet de naam vermelden van de vroegere gemeente waarvan die buurtschap of dit gehucht deel uitmaakte.

Het verkeersbord F43 wordt niet geplaatst wanneer het dubbel gebruik maakt met een verkeersbord F1.

De vermeldingen op de verkeersborden F43 die geplaatst werden vóór de publicatie van dit rondschrijven en die daar niet mee overeenstemmen mogen behouden worden tot 1 januari 1985.

Er wordt aan herinnerd dat het doorstreepte verkeersbord F43 (einde van een plaats), niet opgenomen is in het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en bijgevolg niet mag gebruikt worden.

Artikel 12.6. Verkeersbord F19.

Het verkeersbord F19 heeft een zijde van ten minste 0,40 m.

Voor de toepassing van het 1° van dit artikel moeten beschouwd worden als rijbanen die het verkeer in meerdere files toelaten, de rijbanen waarvan de vrije breedte, onafhankelijk van het parkeren voortdurend ten minste zes meter bedraagt.

Artikel 12.9. Wegwijzers.

De wegwijzers herhalen de bestemmingen vermeld op de voorwewijzers, en duiden eventueel bijkomende bestemmingen aan die niet op de voorwewijzers voorkomen.

Verkeersbord F29 : Dit verkeersbord mag, voor een zelfde bestemming, slechts één enkele vermelding dragen, die derwijze gekozen is dat de weggebruikers zo goed mogelijk ingelicht worden.

Hetzelfde geldt voor het verkeersbord F41, dat evenwel de vermelding « Wegomlegging » mag dragen.

De vermeldingen op de verkeersborden F29 en F41 die geplaatst werden vóór de publicatie van dit rondschrijven en die daar niet mee overeenstemmen, mogen behouden worden tot 1 januari 1985.

Verkeersbord F33 : Met dit verkeersbord worden aangewezen : — gedeelten van een bebouwde kom als wijken, kwartieren, pleinen, parken, enz.;

— des bâtiments publics lorsque la désignation d'un tel bâtiment est habituellement comprise comme l'ensemble de celui-ci et son environnement, comme « gare », « bourse », etc.

— des aménagements particuliers dans ou aux environs d'une agglomération et présentant un intérêt pour les usagers, comme un « ring »;

— des établissements de soins ayant un service de garde permanent; le signal portera en outre une croix rouge.

Sauf cas particuliers, le signal F33 est placé dans ou aux environs d'une agglomération.

Signal F43 : voir article 12.1.3° sub 3.

Article 12.13. Signal F49.

Ce signal aura au moins 0,40 m de côté.

Article 14.3.2° Marque d'approche.

Une marque d'approche est constituée en principe d'au moins quatre traits.

Article 19.1. Flèches de sélection.

Il n'y a pas lieu de tracer des flèches de sélection lorsque ces dernières ne font que confirmer une obligation imposée par le règlement général sur la police de la circulation routière.

*
*
*

La circulaire ministérielle du 18 février 1966 (*Moniteur belge* du 2 mars 1966) relative aux règlements complémentaires et au placement de la signalisation routière, la circulaire ministérielle du 20 avril 1974 (*Moniteur belge* du 18 mai 1974) concernant les règlements complémentaires et la signalisation des communes fusionnées ainsi que la circulaire ministérielle du 15 janvier 1977 (*Moniteur belge* du 26 janvier 1977) concernant la signalisation des agglomérations et des localités, sont abrogées.

Bruxelles, le 14 novembre 1977.

Le Ministre des Communications,
J. Chabert

Le Ministre des Travaux publics,
G. Mathot

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

Ordre judiciaire

Publication des places vacantes :

- Greffier en chef du tribunal de police de Nivelles;
- Greffier au tribunal de première instance de Neufchâteau : 1;
- Commis-greffier :
 - à la Cour d'appel de Bruxelles : 1;
 - Messager au parquet de la Cour d'appel de Mons : 1.

Direction du « *Moniteur belge* »

Avis aux abonnés

Afin d'éviter toute interruption du service d'abonnement au *Journal officiel des Communautés européennes* à partir du mois de janvier 1978, les abonnés à cette publication sont invités à renouveler, dès à présent, leur abonnement pour l'année 1978.

Le prix annuel de l'abonnement (L + C) est fixé à 3500 F; somme à virer ou verser au C.C.P. n° 000-2005502-27 de la Direction du *Moniteur belge* en ayant soin de mentionner l'édition souhaitée.

— openbare gebouwen wanneer de vermelding van het gebouw gewoonlijk begrepen wordt als het geheel van dat gebouw en wat rondom ligt, zoals « station », « beurs », enz.;

— bijzondere inrichtingen in of nabij een bebouwde kom, die van belang zijn voor de weggebruikers, zoals « ring »;

— verzorgingsinstellingen die een permanente wachtdienst hebben; op de wegwijzer staat dan bovendien een rood kruis.

Behalve in uitzonderlijke gevallen wordt het verkeersbord F33 in of nabij een bebouwde kom geplaatst.

Verkeersbord F43 : zie artikel 12.1.3° sub 3.

Artikel 12.13. Verkeersbord F49.

Dit verkeersbord heeft een zijde van ten minste 0,40 m.

Artikel 14.3.2°. Naderingsmarkering.

Een naderingsmarkering bestaat in beginsel uit ten minste vier trekken.

Artikel 19.1. Voorsorteringsspijlen.

Het is niet nodig voorsorteringsspijlen te trekken wanneer deze slechts een verplichting bevestigen, opgelegd door het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

*
*
*

Het ministerieel rondschrijven van 18 februari 1966 (*Belgisch Staatsblad* van 2 maart 1966) betreffende de aanvullende reglementen en het aanbrengen van de signalisatie op de openbare weg, het ministerieel rondschrijven van 20 april 1974 (*Belgisch Staatsblad* van 18 mei 1974) betreffende de aanvullende reglementen en de signalisatie van samengevoegde gemeenten alsook het ministerieel rondschrijven van 15 januari 1977 (*Belgisch Staatsblad* van 26 januari 1977) betreffende de signalisatie van de bebouwde kommen en de plaatsen, worden opgeheven.

Brussel 14 november 1977.

De Minister van Verkeerswezen,
J. Chabert

De Minister van Openbare Werken,
G. Mathot

MINISTERIE VAN JUSTITIE

Rechterlijke Orde

Bekendmaking van de openstaande plaatsen :

- Hoofdgriffier van de politierechtbank te Nijvel;
- Griffier bij de rechtbank van eerste aanleg te Neufchâteau : 1;
- Klerk-griffier :
 - bij het Hof van beroep te Brussel : 1;
 - Bode bij het parket van het Hof van beroep te Bergen : 1.

Bestuur van het « *Belgisch Staatsblad* »

Bericht aan de abonnees

Ten einde iedere onderbreking bij het afleveren van het abonnement op het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* vanaf 1 januari 1978 te vermijden, worden de abonnees verzocht hun abonnement(en) voor het aanstaande jaar reeds van nu af aan te hernieuwen.

Het jaarabonnement (W + M) kost 3500 F, som die dient gestort of overgeschreven te worden op de P.R. nr. 000-2005502-27 van het Bestuur van het *Belgisch Staatsblad*, er zorg voor dragend dat de gewenste uitgave duidelijk wordt vermeld op de strook van het stortings- of overschrijvingsformulier.