

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE

F. 97 — 517 et F. 97 — 518

[C - 97/14067]

Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière

RAPPORT AU ROI

Sire,

Les aménagements adéquats de l'infrastructure constituent un moyen efficace pour réduire les vitesses et, partant, accroître la sécurité routière.

Au nombre de ces aménagements, les ronds-points ont de manière notoire démontré leur efficacité en l'occurrence.

Ce type d'aménagement présente en outre l'avantage de sauvegarder une très grande fluidité de la circulation, d'assurer, de par sa conception, une répartition harmonieuse et sécurisante du trafic, les conducteurs disposant de plus de facilités pour choisir la direction souhaitée, et, enfin, en zone péri-urbaine en particulier, de jouer le rôle d'effet de porte, consacrant la distinction des voiries dans et hors agglomération.

Les gestionnaires de voiries recourent désormais de plus en plus à cet aménagement, convaincus de son opportunité, et s'inspirant de pratiques établies et avérées dans nombre de pays limitrophes, ont tendance à rendre l'anneau du giratoire prioritaire par rapport aux voies qui y aboutissent.

Cette dernière pratique présente un double avantage :

- renforcer l'effet de ralentissement des vitesses;
- augmenter la "capacité" du giratoire.

A l'instar des politiques menées à l'étranger, il s'indique de prendre des mesures pour assurer un placement cohérent et uniforme de la signalisation routière aux abords et dans les ronds-points afin que les usagers ne soient pas confrontés à des signalisations routières différentes et des statuts hétéroclites de priorité au droit des ronds-points.

C'est en l'occurrence le but poursuivi par les modifications de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis sous les n^{os} L.25.032/9 et L.25.033/9.

Il y conteste la validité des textes en projet pour les motifs suivants :

- l'arrêté royal n'est pas conciliable avec les dispositions de l'article 18 de la Convention sur la Circulation routière;
- le fait d'imposer le placement de signaux B1 et B5 aux accès des ronds-points signalés par le signal D5 n'est pas de la compétence du pouvoir fédéral.

S'agissant de la première remarque du Conseil d'Etat, celui-ci note à juste titre qu'il convient de combiner les dispositions de l'article 18 de la Convention sur la Circulation routière avec les dispositions de la Convention sur la Signalisation routière relative aux signaux de priorité, car l'article 18 de la Convention sur la Circulation routière ne fait pas état, pour les pays où la circulation s'effectue à droite, d'une exception à la règle générale de la priorité par le placement de signaux.

Sur le plan technique, il n'est pas fait usage du signal B,3 de la Convention (route prioritaire, B,9 pour ce qui concerne la numérotation belge) pour indiquer que l'anneau du rond-point est prioritaire, ce signal étant réservé aux longs itinéraires prioritaires, mais des signaux A,22 de la Convention (priorité de passage, B,15 dans notre numérotation) qui aux termes de celle-ci sont des signaux d'avertissement de danger, la Convention précisant que ceux-ci ne peuvent être placés que si les signaux B,1 (céder le passage) ou B,2 (marquer l'arrêt), respectivement B1 et B5 dans notre numérotation, sont placés sur les routes adjacentes, pas l'inverse.

MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR

N. 97 — 517 en N. 97 — 518

[C - 97/14067]

Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Adequate inrichtingen van de infrastructuur zijn een doeltreffend middel om de snelheid af te remmen en bijgevolg de verkeersveiligheid te verhogen.

Van al deze inrichtingen hebben de rotondes stellig hun doeltreffendheid in dit verband bewezen.

Dit type van inrichting biedt daarenboven het voordeel dat de vlotheid van het verkeer grotendeels gevrijwaard wordt, dat er een harmonieuze en veilige spreiding van het verkeer is dank zij de conceptie ervan - de bestuurders beschikken er nl. over meer mogelijkheden om de gewenste richting te kiezen - en dat het in 't bijzonder in voorstedelijk gebied, een poorteffect creëert waardoor het meteen het onderscheid in de wegen binnen en buiten de bebouwde kom bevestigt.

Overtuigd van hun nut en inspelend op de ervaringen in heel wat omringende landen, doen de wegbeheerders steeds meer een beroep op dit type van inrichting; ze geven er daarbij de voorkeur aan voorrang te verlenen aan het verkeer op de rotonde, ten opzichte van de wegen die er op uitkomen.

Deze werkwijze biedt een dubbel voordeel :

- het effect van snelheidsvertraging versterken;
- de "verwerkingscapaciteit" van de rotonde verhogen.

Naar het voorbeeld van het in het buitenland gevoerd beleid, is het aangewezen om maatregelen te nemen met het oog op het aanbrengen van een coherente en eenvormige verkeerssignalisatie op de rotondes en in de nabijheid ervan, opdat de weggebruikers niet te maken zouden hebben met verschillende verkeerssignalisatie en uiteenlopende voorrangregelingen aan de rotondes.

Dit is het oogmerk dat nagestreefd wordt met de wijzigingen in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en in het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald.

De Raad van State heeft advies gegeven onder de nrs. L.25.032/9 en L.25.033/9.

De Raad betwist de geldigheid van de ontworpen teksten omwille van de volgende motieven :

- het koninklijk besluit is niet verenigbaar met de bepalingen van artikel 18 van het Verdrag inzake het Wegverkeer;
- het behoort niet tot de bevoegdheid van de federale overheid het plaatsen van verkeersborden B1 en B5 aan de toegangen tot de rotondes, gesignaleerd door het verkeersbord D5, voor te schrijven.

In de eerste opmerking van de Raad van State wordt terecht gesteld dat de bepalingen van artikel 18 van het Verdrag inzake het Wegverkeer moeten gezien worden in combinatie met de bepalingen van het Verdrag inzake verkeerstekens met betrekking tot de voorrangstekens, want artikel 18 van het Verdrag inzake het Wegverkeer maakt, voor de landen waar het verkeer rechts geschiedt, geen melding van een uitzondering op de algemene regel van de voorrang door de plaatsing van verkeerstekens.

Op technisch gebied wordt geen gebruik gemaakt van het verkeers-teken B,3 van het Verdrag (voorrangsweg, B,9 wat de Belgische nummering betreft) om aan te wijzen dat de binnenring van de rotonde prioritaair is - dit bord dient om lange voorrangstrajecten te signaleren - maar wel van de verkeerstekens A,22 van het Verdrag (voorrang B15 wat onze reglementering betreft). Naar verluud van het Verdrag zijn dit tekens die voor een gevaar waarschuwen en het Verdrag preciseerd dat ze slechts geplaatst mogen worden wanneer de borden B,1 (voorrang verlenen) of B,2 (stoppen), respectievelijk B1 en B5 in onze nummering, op de aangrenzende wegen aangebracht zijn en niet het omgekeerde.

Le Conseil d'Etat a admis en son temps cette approche puisque l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 précise par exemple en son article 8.8.3°, b) que les signaux B15 ne sont pas placés "si en raison de la disposition particulière des lieux son placement peut induire les conducteurs en erreur en ce qui concerne les règles de priorité au carrefour suivant".

Cette disposition peut dès à présent trouver son application dans certains ronds-points.

Par ailleurs, l'ensemble des dispositions en projet s'agissant des modifications de l'arrêté ministériel en cause consiste à édicter une réglementation homogène et univoque concernant le placement des signaux de priorité aux ronds-points signalés comme tels et l'arrêté royal en projet qui est soumis à votre signature ne fait que consacrer la conséquence du placement de ces signaux quant au comportement des conducteurs.

Dans l'exception rappelée ci-dessus et relative à l'article 8.8.3°, b), le carrefour qui ne serait pas équipé du signal A,22 de la Convention (B15 de notre numérotation) ne perd pas pour autant sa priorité.

La systématique imposée par le placement de la signalisation a pour corollaire de rendre l'anneau des ronds-points prioritaire; le texte en projet constitue en outre une sécurité juridique.

La logique des règlements internationaux nous semble respectée dès lors que la confirmation que constitue la règle de comportement n'est que la conséquence du placement de signaux de détermination de priorité.

L'expérience et les discussions sur le plan international confirment l'option retenue.

Quant au deuxième argument avancé par le Conseil d'Etat pour invalider les textes en projet, il concerne la compétence du pouvoir fédéral en cette matière au titre qu'il ne peut imposer le placement de signaux B1 et B5 aux accès des ronds-points signalés par les signaux D5 arguant que la gestion de l'infrastructure est du ressort des Régions.

Le Conseil d'Etat souligne à juste titre qu'il convient d'entendre le mot "gestion" au sens le plus large et comprenant notamment le placement de la signalisation, son entretien ainsi que son renouvellement mais pas les règles relatives au placement de ladite signalisation qui sont une compétence fédérale.

Le gestionnaire de voirie garde bien évidemment le libre-choix de l'équipement qu'il compte mettre en œuvre.

En aucune manière dès lors, la capacité et des collectivités locales n'est mise en cause en l'occurrence.

Par contre, la règle édictée rencontre les principes fondamentaux qui sous-tendent l'économie générale de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 en matière de signalisation routière; à savoir :

- la cohérence et l'homogénéité de la signalisation sur le terrain;
- l'adéquation qui doit prévaloir entre le placement de la signalisation, les règles générales de circulation et l'infrastructure.

Découlant de ces principes, les règles générales ainsi définies doivent à la fois rencontrer les préoccupations en matière de sécurité routière et s'intégrer dans la politique générale promue en l'occurrence; à savoir : la réduction des vitesses.

Les règles en projet, une fois conjuguées, rencontrent ces principes.

L'application de la priorité "de gauche" dans les ronds-points ne peut constituer une contrainte dans le chef des gestionnaires puisqu'elle augmente la capacité d'absorption du trafic du giratoire et dès lors que les lieux ne se prêtent pas à instaurer un tel aménagement, il semble logique de ne pas y recourir et d'opérer d'autres choix. Ce serait en effet oublier que le signal D5 impose à tous les conducteurs de suivre un sens giratoire et on ne peut consacrer comme tel un équipement qui ne réponde pas à cette exigence.

Tel est l'objet et la portée de l'arrêté qui est soumis à la signature de Votre Majesté et des autres modifications réglementaires.

Nous avons l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté,
les très respectueux
et très fidèles serviteurs,
Le Ministre de l'Intérieur,
J. VANDE LANOTTE
Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité,
J. PEETERS

De Raad van State heeft deze benadering destijds aanvaard, aangezien het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 bij voorbeeld in artikel 8.8.3°, b) bepaalt dat het verkeersbord B15 niet geplaatst wordt "indien zijn plaatsing wegens bijzondere plaatsgesteldheid de bestuurders kan misleiden omtrent de voorrangregels aan het volgende kruispunt".

Deze bepaling kan van nu af toepassing vinden op sommige rotondes.

Wat de wijzigingen in dit ministerieel besluit betreft, bestaat het geheel van de ontworpen bepalingen er trouwens in een homogene en eenduidige reglementering betreffende de plaatsing van voorrangsborden aan de als dusdanig gesignaleerde rotondes voor te schrijven; het ontworpen koninklijk besluit dat aan Uw handtekening wordt voorgelegd, bekrachtigt slechts het feit van de plaatsing van deze borden, wat het gedrag van de bestuurders betreft.

In de hierboven aangestipte uitzondering aangaande artikel 8.8.3°, b), verliest het kruispunt dat niet uitgerust zou zijn met het bord A,22 van het Verdrag (B15 in onze nummering) als dusdanig zijn voorrang niet.

De systematiek, opgelegd door de plaatsing van de signalisatie, heeft tot logisch gevolg dat de binnenring van de rotondes prioritaair wordt; de ontworpen tekst houdt daarenboven juridische zekerheid in.

De logica van de internationale reglementen is naar onze mening correct toegepast, aangezien de bevestiging door een gedragsregel slechts het gevolg is van de plaatsing van verkeersborden die de verplichting opleggen voorrang te verlenen.

De ervaring en de besprekingen op internationaal vlak bekrachtigen de gedane keuze.

Het tweede argument dat door de Raad van State naar voor is gebracht om de ontworpen teksten ongunstig te adviseren, heeft betrekking op de bevoegdheid van de federale overheid in deze materie : er wordt van uitgegaan dat deze overheid de plaatsing van de verkeersborden B1 en B5 aan de toegangen tot de rotondes gesignaleerd door de borden D5, niet kan voorschrijven, aanvoerend dat het beheer van de infrastructuur een bevoegdheid van de Gewesten is.

De Raad van State, onderstreept terecht dat het woord "beheer" in de ruimste zin begrepen moet worden, en ondermeer de plaatsing van de signalisatie omvat, het onderhoud, alsook de vernieuwing ervan maar nochtans niet de regels betreffende de plaatsing van deze signalisatie die een federale bevoegdheid zijn.

De wegbeheerder behoudt vanzelfsprekend de vrije keuze wat betreft de uitrusting die hij wil realiseren.

De bevoegdheid van de Gewesten en van de plaatselijke gemeenschappen wordt dus in generlei mate aangetast.

De regelgeving komt integendeel tegemoet aan de fundamentele principes die ten grondslag liggen aan het algemeen doel van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 inzake signalisatie, namelijk :

- de samenhang en de homogeniteit van de signalisatie op het terrein;
- de noodzaak van het op elkaar afgestemd zijn van de geplaatste signalisatie, de algemene verkeersregels en de infrastructuur.

Uit deze principes voortvloeiend, moeten de aldus vastgestelde regels tegelijkertijd tegemoetkomen aan de zorg voor veilig verkeer en zich inpassen in het algemeen beleid dat op dit stuk gevoerd wordt, namelijk : de snelheidsmatiging.

Het geheel van de ontworpen regels samen, beantwoordt aan deze principes.

De toepassing van de "voorrang van links" op de rotondes kan voor de wegbeheerders geen beletsel vormen, aangezien hierdoor de verwerkingscapaciteit van de rotonde toeneemt; het lijkt bovendien vanzelfsprekend dergelijke inrichting niet te verwezenlijken en een andere keuze te maken indien de plaatsgesteldheid dit niet toelaat. Men zou hier dan inderdaad voorbijgaan aan het feit dat het verkeersbord D5 aan alle bestuurders de verplichting oplegt rond te rijden en men kan een uitrusting die aan dit vereiste niet beantwoordt, niet als dusdanig toepassen.

Dit is het voorwerp en de draagwijdte van het besluit dat Uw Majesteit ter ondertekening wordt voorgelegd, en van de andere reglementaire wijzigingen.

Wij hebben de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaars,
De Minister van Binnenlandse Zaken,
J. VANDE LANOTTE
De Staatssecretaris voor Veiligheid,
J. PEETERS

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Secrétaire d'Etat à la Sécurité, le 27 mars 1996, d'une demande d'avis sur :

1° un projet d'arrêté royal « modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière » (L. 25.032/9);

2° un projet d'arrêté ministériel « modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière » (L. 25.033/9),

a donné le 15 juillet 1996 l'avis suivant :

1. Le projet d'arrêté royal n'est pas conciliable avec les dispositions de l'article 18 de la Convention sur la circulation routière, faite à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 30 septembre 1988, combinées avec celles de la Convention sur la signalisation routière, également faite à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la même loi, qui déterminent la signification des signaux B, 1 et B, 2^a.

En effet, d'une part, la priorité aux véhicules venant de droite dans les intersections est de règle dans les cas où l'article 18 précité n'y déroge pas et, d'autre part, la fonction desdits signaux est seulement de notifier aux conducteurs qu'ils doivent céder le passage à l'intersection, éventuellement en marquant l'arrêt avant de s'y engager : ils n'ont pas conventionnellement pour fonction supplémentaire de leur signaler qu'ils bénéficieront ensuite, sur la voie qu'ils emprunteront après avoir dépassé l'intersection, contrairement à la règle générale, de la priorité sur les véhicules venant de droite.

2. L'article 1^{er}, 2°, du projet d'arrêté « ministériel », vise, de surcroît, à imposer le placement de tels signaux (1) « à tous les accès des ronds-points signalés par des signaux D 5 ». Or, les routes et leurs dépendances relèvent, en vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, 1°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles, de la compétence des régions. Celles-ci sont seules compétentes pour régler la gestion, au sens le plus large du terme, de la voie terrestre (2). L'autorité fédérale ne peut, dès lors imposer au gestionnaire de la voirie le placement de signaux destinés à assurer, dans toutes les intersections à sens giratoire obligatoirement, la priorité aux véhicules venant de gauche (3).

La chambre était composée de :

M. C.-L. Closset, président de chambre;

Messieurs :

P. Hanse, P. Lienardy, conseillers d'Etat;

J. van Compennolle, J.M. Favresse, assesseurs de la section de législation;

Mme M. Proost, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. Lienardy.

Le rapport a été présenté par M. J.-L. Paquet, auditeur. Les notes du Bureau de coordination ont été rédigées par M. X. Delgrange, référendaire adjoint.

Le greffier,
M. Proost.

Le président,
C.-L. Closset.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, negende kamer, op 27 maart 1996 door de Staatssecretaris voor Veiligheid verzocht hem van advies te dienen over :

1° een ontwerp van koninklijk besluit « tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer » (L. 25.032/9);

2° een ontwerp van ministerieel besluit « tot wijziging van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald » (L. 25.033/9),

heeft op 15 juli 1996 het volgende advies gegeven :

1. Het ontwerp van koninklijk besluit verdraagt zich niet met de bepalingen van artikel 18 van het Verdrag inzake het Wegverkeer, gedaan te Wenen op 8 november 1968 en goedgekeurd bij de wet van 30 september 1988, *juncto* de bepalingen van het Verdrag inzake verkeerstekens, eveneens gedaan te Wenen op 8 november 1968 en goedgekeurd bij dezelfde wet, die de betekenis van de verkeersborden B, 1 en B, 2^a vastleggen.

Immers, aan de ene kant geldt als regel dat op kruispunten voertuigen die van rechts komen voorrang hebben in de gevallen waarin het voormelde artikel 18 daar niet van afwijkt en aan de andere kant dienen die verkeersborden alleen om de bestuurders erop te wijzen dat zij op het kruispunt voorrang moeten verlenen, in voorkomend geval door te stoppen alvorens het kruispunt op te rijden : volgens het verdrag hebben die verkeersborden niet tevens tot doel de bestuurders ervan te verwittigen dat zij vervolgens, op de weg die zij zullen oprijden wanneer zij het kruispunt eenmaal voorbij zullen zijn, in strijd met de algemene regel voorrang zullen hebben op voertuigen die van rechts komen.

2. Artikel 1, 2°, van het ontwerp van « ministerieel » besluit wil bovendien het plaatsen van zulke verkeersborden (1) verplichten « aan alle toegangen tot de rotondes gesignaleerd door de verkeersborden D 5 ». Daartegenover staat echter dat de wegen en hun aanhorigheden krachtens artikel 6, § 1, X, 1°, van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen tot de bevoegdheid van de gewesten behoren. Alleen de gewesten zijn bevoegd om het beheer, in de ruimste zin van het woord, van de landwegen te regelen (2). De federale overheid vermag de beheerder van de wegen dus niet het plaatsen van verkeersborden voor te schrijven die ervoor moeten zorgen dat op alle kruispunten met verplichte rijrichting voertuigen die van links komen, voorrang hebben (3).

De kamer was samengesteld uit :

De heer C.-L. Closset, kamervoorzitter;

De heren :

P. Hanse, P. Lienardy, staatsraden;

J. van Compennolle, J.M. Favresse, assessoren van de afdeling wetgeving;

Mevr. M. Proost, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. Lienardy.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J.-L. Paquet, auditeur. De nota's van het Coördinatiebureau werden opgesteld door de heer X. Delgrange, adjunct-referendaris.

De griffier,
M. Proost.

De voorzitter,
C.-L. Closset.

(1) Auxquels correspondent les signaux B1 et B5 dans l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général de la police de la circulation routière.

(2) *Doc. parl.*, Chambres des représentants, 516/1-1988 p. 13 : « Ce transfert implique évidemment tout ce qui est nécessaire pour assurer la gestion et l'entretien de ces routes (...). La notion de dépendances doit s'entendre au sens large. Elle comprend notamment (...) la signalisation et le balisage routiers (...) ».

(3) Pareille obligation aurait, notamment, pour effet d'obliger le gestionnaire de la voie publique, lorsque les lieux ne se prêtent pas à l'établissement d'une telle priorité de gauche, à y apporter les aménagements nécessaires afin de les y adapter ou d'y supprimer le sens giratoire obligatoire.

(1) In het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer komen daarmee de verkeersborden B1 en B5 overeen.

(2) *Gedr. St.*, Kamer van volksvertegenwoordigers, 516/1-1988, blz. 13 : « Deze overdracht impliceert uiteraard ook alles wat nodig is om het beheer en het onderhoud van deze wegen te verzekeren (...). Het begrip aanhorigheid moet in ruime zin begrepen worden. Het omvat (...) de wegsignalisatie en de wegbebakening (...) ».

(3) Zulk een verplichting zou onder meer tot gevolg hebben dat de beheerder van de openbare weg, wanneer de plaatselijke gesteldheid zich niet leent voor het invoeren van zulk een voorrang van links, genoopt zou zijn om die weg voor zoveel nodig aan te passen of de erop verplichte rijrichting af te schaffen.

[C - 97/14067]

11 MARS 1997. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, notamment l'article 1^{er}, modifié par les lois des 21 juin 1985 et 20 juillet 1991;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, modifié par les arrêtés royaux des 27 avril 1976, 23 juin 1978, 8 juin 1979, 14 décembre 1979, 15 avril 1980, 25 novembre 1980, 11 mai 1982, 8 avril 1983, 21 décembre 1983, 1^{er} juin 1984, 18 octobre 1984, 25 mars 1987, 28 juillet 1987, 17 septembre 1988, 22 mai 1989, 20 juillet 1990, 28 janvier 1991, 1^{er} février 1991, 13 mars 1991, 18 septembre 1991, 14 mars 1996 et 29 mai 1996;

Considérant que les Gouvernements régionaux ont été associés à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur et du Secrétaire d'Etat à la Sécurité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. L'article 12.3.1. alinéa premier de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière est complété comme suit :

« sauf s'il circule dans un rond-point signalé par le signal D5 et dont la voie d'accès qu'il a empruntée est pourvue d'un signal B1 ou B5. ».

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} octobre 1997.

Art. 3. Le Secrétaire d'Etat ayant la Sécurité routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 11 mars 1997.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,
J. VANDE LANOTTE

Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité,
J. PEETERS

[C - 97/14066]

11 MARS 1997. — Arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière

Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité,

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, notamment l'article 1^{er}, modifié par les lois des 21 juin 1985 et 20 juillet 1991;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière notamment l'article 60.2.;

Vu l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière modifié par les arrêtés ministériels des 8 décembre 1977, 23 juin 1978, 14 décembre 1979, 25 novembre 1980, 11 avril 1983, 1^{er} juin 1984, 17 septembre 1988, 20 juillet 1990, 1^{er} février 1991, 11 mars 1991, 27 juin 1991 et 19 décembre 1991;

Considérant que les Gouvernements régionaux ont été associés à l'élaboration du présent arrêté;

[C - 97/14067]

11 MAART 1997. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, inzonderheid op artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 21 juni 1985 en 20 juli 1991;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 27 april 1976, 23 juni 1978, 8 juni 1979, 14 december 1979, 15 april 1980, 25 november 1980, 11 mei 1982, 8 april 1983, 21 december 1983, 1 juni 1984, 18 oktober 1984, 25 maart 1987, 28 juli 1987, 17 september 1988, 22 mei 1989, 20 juli 1990, 28 januari 1991, 1 februari 1991, 18 maart 1991, 18 september 1991, 14 maart 1996 en 29 mei 1996;

Overwegende dat de Gewestregeringen zijn betrokken bij het ontwerpen van dit besluit;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken en van de Staatssecretaris voor Veiligheid,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Artikel 12.3.1. eerste lid van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wordt aangevuld als volgt :

« behalve indien hij rijdt op een rotonde gesignaleerd door het verkeersbord D5 en waarvan de door hem gevolgde toegangsweg voorzien is van het verkeersbord B1 of B5. ».

Art. 2. Dit besluit treedt in werking op 1 oktober 1997.

Art. 3. De Staatssecretaris bevoegd voor de Verkeersveiligheid is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 11 maart 1997.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
J. VANDE LANOTTE

De Staatssecretaris voor Veiligheid,
J. PEETERS

[C - 97/14066]

11 MAART 1997. — Ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald

De Staatssecretaris voor Veiligheid,

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, inzonderheid op artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 21 juni 1985 en 20 juli 1991;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975, houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, inzonderheid op artikel 60.2.;

Gelet op het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald, gewijzigd bij de ministeriële besluiten van 8 december 1977, 23 juni 1978, 14 december 1979, 25 november 1980, 11 april 1983, 1 juni 1984, 17 september 1988, 20 juli 1990, 1 februari 1991, 11 maart 1991, 27 juni 1991 en 19 december 1991;

Overwegende dat de Gewestregeringen zijn betrokken bij het ontwerpen van dit besluit;