

Voor het programma Onderzoek werven we momenteel één

Adviseur demograaf m/v

Standplaats : Brussel

Jouw functie : Op regelmatige basis worden bevolkingsprojecties op gemeentelijk niveau opgesteld. De resultaten van deze projecties worden nadien ontsloten via kubussen (datawarehouse) en gevaloriseerd ten behoeve van verschillende beleidsdomeinen. Als demograaf zal je demografische conjunctuuranalyses maken en onderzoek verrichten over aan demografie gerelateerde onderwerpen.

Jouw profiel : Op 20 oktober 2013 heb je een diploma of getuigschrift dat toegang geeft tot niveau A binnen de Vlaamse Overheid (zoals masterdiploma's of diploma's van licentiaat,...). Een doctoraat en/of bijkomende master in de demografie strekt tot aanbeveling. Daarnaast heb je minimum zes jaar aantoonbare ervaring met het maken van bevolkingsprognoses en/of het zelfstandig uitvoeren van demografisch onderzoek. Ook ben je sterk in samenwerken en netwerken. Je bent niet alleen specialist, maar ook voldoende generalist.

Wij bieden jou : Een vaste benoeming in een boeiende en maatschappelijk relevante job. Je wordt aangeworven in de graad van adviseur (rang A2) met de bijhorende salarisschaal A211. Meer informatie over de arbeidsvoorwaarden vind je in het selectiereglement of op [www.werkenvoorvlaanderen.be](http://www.werkenvoorvlaanderen.be)

Indien je geïnteresseerd bent in deze vacature stuur dan uiterlijk op 20 oktober 2013 het standaard-cv ingevuld per mail, met als bijlage een referentielijst van je publicaties, naar [Kathy.tas@jobpunt.be](mailto:Kathy.tas@jobpunt.be) of per post naar Kathy Tas (zone 3C), Boudewijnlaan 30, bus 42, 1000 Brussel en vermeld in het onderwerp van je mail of brief het selectienummer 15907.

Je vindt het standaard-cv en het selectiereglement op [www.jobpunt.be](http://www.jobpunt.be)

De Vlaamse overheid wil de samenleving waarvoor zij zich inzet zo goed mogelijk weerspiegelen. Kandidaten worden dan ook geselecteerd op basis van hun kwaliteiten en vaardigheden, ongeacht geslacht, afkomst of handicap.

## VLAAMSE OVERHEID

### Leefmilieu, Natuur en Energie

[2013/205168]

**VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ. — Bekendmaking van de actieve inschakeling in de waterbeheersing van onroerende goederen gelegen in het overstromingsgebied in de vallei van de Jeker stroomopwaarts van Lauw (Tongeren) in navolging van het besluit van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009 tot uitvoering van de onteigening ten algemene nutte, het recht van voorkoop, de aankoopplicht en de vergoedingsplicht van titel I van het decreet integraal waterbeleid van 18 juli 2003, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 30 maart 2012. — Erratum**

In het *Belgisch Staatsblad* van 21 augustus 2013, op blz. 55734, zijn enkele fouten gepubliceerd in de bovenstaande tekst, meer bepaald in punt 5° Gegevens over de aankoopplicht, puntje a) en in punt 6° Gegevens over de vergoedingsplicht, puntje a).

Daar wordt twee maal "Fout ! Verwijzingsbron niet gevonden" vermeld, in plaats van "4°".

Hierbij vindt u de correcte teksten :

5° Gegevens over de aankoopplicht :

a) De eigenaars van de onroerende goederen opgesomd onder 4° hebben de mogelijkheid de initiatiefnemer tot aankoop te verplichten als er een ernstige waardevermindering van het onroerend goed in kwestie is of de leefbaarheid van de bestaande bedrijfsvoering door de afbakening ernstig in het gedrang komt conform de bepalingen van art. 10 van het besluit van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009 tot uitvoering van de onteigening ten algemene nutte, het recht van voorkoop, de aankoopplicht en de vergoedingsplicht van titel I van het decreet integraal waterbeleid van 18 juli 2003, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 30 maart 2012.

6° Gegevens over de vergoedingsplicht :

a) De gebruikers van de onroerende goederen opgesomd onder 4° hebben de mogelijkheid de initiatiefnemer een vergoeding te vragen conform de bepalingen van art. 14 van het besluit van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009 tot uitvoering van de onteigening ten algemene nutte, het recht van voorkoop, de aankoopplicht en de vergoedingsplicht van titel I van het decreet integraal waterbeleid van 18 juli 2003, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 30 maart 2012, indien ten gevolge van de actieve inschakeling van het onroerend goed in de waterbeheersing de gebruiker een inkomstenverlies lijdt uit een landbouw- of bosbouwactiviteit die in hoofdzaak gericht is op het voortbrengen van producten, bestemd voor verkoop.

## REGION DE BRUXELLES-CAPITALE — BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

### REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C - 2013/31749]

#### 9 SEPTEMBRE 2013. — Circulaire régionale relative aux zones résidentielles et aux zones de rencontre

Vu l'article 2.32 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'usage de la voie publique définissant les zones résidentielles et de rencontre.

Vul'article 22bis de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'usage de la voie publique régissant les règles de circulation dans les zones résidentielles et de rencontre.

Etant donné que la circulaire ministérielle du 23 juin 1978, relative aux zones résidentielles n'est cependant pas adaptée à la zone de rencontre, laquelle ne fut introduite dans le Code de la route que par l'arrêté royal du 4 avril 2003.

### BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C - 2013/31749]

#### 9 SEPTEMBER 2013. — Gewestelijke omzendbrief over de woonerven en de erven

Gezien artikel 2.32 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 betreffende de politie over het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg dat de woonerven en de erven definieert.

Gezien artikel 22bis van het verkeersreglement van 1 december 1975 betreffende de politie over het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg dat de verkeersregels vastlegt in de erven en woonerven.

Aangezien de ministeriële omzendbrief van 23 juni 1978 betreffende de woonerven echter niet is aangepast aan de erven die in het verkeersreglement werd ingevoegd door het koninklijk besluit van 4 april 2003

Etant donné que cette circulaire n'a jamais été revue alors que les conditions de trafic et la protection des usagers doux ont considérablement évolué depuis lors.

Vu que les zones résidentielles et de rencontre, telles que définies par l'article 2.32 du Code de la route, sont par ailleurs des outils permettant l'amélioration de la sécurité routière, de la convivialité entre usagers et une meilleure protection des usagers doux en organisant un partage équilibré de l'usage de la voie publique.

Etant donné que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008, la Région de Bruxelles-capitale exerce la tutelle d'approbation sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun.

Il apparaît dès lors nécessaire de préciser les conditions dans lesquelles les zones résidentielles et les zones de rencontre pourront être créées pour s'assurer de l'efficacité des aménagements et que ceux-ci contribuent effectivement aux objectifs respectifs de ces zones.

#### Introduction

En 2003, la zone de rencontre a rejoint la zone résidentielle dans le Code de la route. Il s'agit d'une extension du champ d'application de la zone résidentielle. La signalisation et le comportement demandé aux usagers sont les mêmes. Si la zone résidentielle est réservée aux quartiers à vocation résidentielle, la zone de rencontre peut se concrétiser dans un environnement où se côtoient les fonctions d'habitat, de commerce, d'artisanat, d'enseignement ainsi que des activités récréatives.

Suite à l'introduction de ce statut dans le Code de la route, il était nécessaire de mettre à jour les recommandations en termes d'aménagements. La présente circulaire vise donc à clarifier la situation et à actualiser les recommandations sur la base d'expériences belges et étrangères qui s'étendent désormais sur plusieurs décennies. La circulaire vise à définir les conditions minimales à mettre en œuvre pour s'assurer que les aménagements contribuent effectivement aux objectifs respectifs des zones résidentielles et des zones de rencontre. Elle vise également à donner des grandes lignes directrices pour l'application pratique des deux concepts.

Cette circulaire régionale annule et remplace la circulaire ministérielle du 23 juin 1978 relative aux zones résidentielles (MB 28 juin 1978).

#### L'usage

##### Zone de rencontre

Le statut de zone de rencontre s'applique dans des voiries où l'utilisation du sol comprend les fonctions suivantes : habitation, commerce, tourisme, enseignement, artisanat, activités récréatives.

##### Zone résidentielle

Le statut de zone résidentielle s'applique, lui, dans des environnements où la fonction d'habitat est prépondérante.

#### Avantages

Un important flux piéton existant sera favorisé par les règles de comportement édictées par le Code de la route, spécifiques pour la zone résidentielle et la zone de rencontre (vitesse limitée à 20 km/h, priorité aux piétons). Cependant, le choix pour un de ces statuts peut également être l'occasion d'augmenter l'attractivité d'un lieu pour les modes actifs (piétons et cyclistes) mais également de mieux valoriser les particularités locales de ce lieu.

#### L'aménagement

L'objectif de la zone de rencontre est d'assurer un déplacement continu, sans rupture dans le cheminement pour les piétons et un mouvement continu, mais lent, pour les véhicules. Dans le cas de la zone résidentielle, un deuxième objectif s'ajoute : celui de permettre à la vie locale, aux jeux d'enfants notamment, de se dérouler sur l'espace public. La notion de déplacement continu y est donc secondaire, les piétons peuvent prendre de manière statique possession de l'espace. La fluidité du trafic motorisé y est également très secondaire.

Ces objectifs seront atteints en octroyant la priorité aux piétons d'une part et en n'acceptant le trafic motorisé qu'à une vitesse maximale de 20 km/h d'autre part. Cette vitesse donne les conditions de sécurité suffisantes pour permettre à l'ensemble des usagers de cohabiter dans le même espace et d'avoir ainsi un trafic mixte. Afin d'assurer leur efficacité et de renforcer leur caractère spécifique, les zones résidentielles et de rencontre nécessitent donc un aménagement particulier.

Aangezien deze omzendbrief nooit werd aangepast terwijl de verkeersvoorwaarden en de bescherming van de zachte weggebruikers sindsdien aanzienlijk is geëvolueerd.

Aangezien de erven en de woonerven zoals gedefinieerd in artikel 2.32 van het verkeersreglement voor het overige instrumenten zijn die via de organisatie van een evenwichtig gebruik van de openbare weg kunnen bijdragen tot een hogere verkeersveiligheid, meer convivialiteit tussen weggebruikers en een betere bescherming van de zachte weggebruikers.

Gezien het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest sinds 1 januari 2008 het goedkeuringstoezicht uitoefent op de aanvullende reglementen op de openbare wegen en op het verkeer van het openbaar vervoer.

Een nadere bepaling van de voorwaarden waaronder de woonerven en erven kunnen worden aangelegd lijkt dan ook noodzakelijk om te kunnen nagaan of de inrichtingen efficiënt zijn en of ze de respectievelijke doelstellingen van die zones daadwerkelijk nastreven.

#### Inleiding

In 2003 werd de erf naast de woonerf opgenomen in de Wegcode. Het gaat om een uitbreiding van het toepassingsgebied van de woonerf. De signalisatie en het gedrag gevraagd aan de gebruikers zijn dezelfde. De woonerf is bestemd voor residentiële wijken, terwijl de erf aangelegd wordt in een omgeving waar de woon-, handel-, ambachts- en onderwijsfuncties en recreatieve activiteiten met elkaar verweven zijn.

Naar aanleiding van de invoering van dit statuut in de Wegcode, was het noodzakelijk om de aanbevelingen over de aanpassingen te actualiseren. Deze omzendbrief beoogt de situatie te verduidelijken en de aanbevelingen te actualiseren op basis van Belgische en buitenlandse ervaringen over verschillende decennia heen. De omzendbrief beoogt de minimale uit te voeren voorwaarden te bepalen om ervoor te zorgen dat de aanpassingen effectief bijdragen tot de respectievelijke doelstellingen van de woonerven en de erven. Ze beoogt ook om de grote richtlijnen te geven voor de praktische uitvoering van de twee begrippen.

Deze gewestelijke omzendbrief vernietigt en vervangt de ministeriële omzendbrief van 23 juni 1978 over de woonerven (BS 28 juni 1978).

#### Het gebruik

##### De erf

Het statuut van een erf wordt gegeven aan wegen waar het gebruik van de grond de volgende functies bevat : woning, handelszaak, onderwijs, ambacht, recreatieve activiteiten.

##### Woonerf

Het statuut van woonerf wordt gegeven aan omgevingen waar de functie «woning» overwegend is.

#### Voordelen

Een belangrijke bestaande stroom voetgangers zal worden bevoordeeld door de gedragsregels uitgevaardigd door de Wegcode, specifiek voor de woonerf en de erf (snelheid beperkt tot 20 km/h, voorrang aan voetgangers). Toch kan de keuze voor één van deze statuten ook de aanleiding zijn om de aantrekkelijkheid van een plaats voor de actieve modi te verhogen (voetgangers en fietsers), maar ook om de plaatselijke bijzonderheden van deze plaats beter op te waarderen.

#### De aanleg

De erf moet ervoor zorgen dat de voetgangers zich continu kunnen verplaatsen, zonder onderbreking van de looplijn, en dat de voertuigen continu, maar traag, kunnen rijden. In het geval van de woonerf komt er nog een doelstelling bij : het moet ervoor zorgen dat het plaatselijke leven in de openbare ruimte kan plaatsvinden en dat de voetgangers gebruik kunnen maken van de ruimte, onder andere voor spelende kinderen. Het begrip van « continu verplaatsing » is er dus bijkomstig, de voetgangers kunnen de ruimte statisch in bezit nemen. De vlotheid van het gemotoriseerd verkeer is er ook zeer bijkomstig.

Deze doelstellingen zullen worden bereikt enerzijds door voorrang te geven aan de voetgangers en anderzijds door het gemotoriseerd verkeer slechts op een maximale snelheid van 20 km/u te aanvaarden. Deze snelheid geeft voldoende veiligheidsvoorwaarden zodat alle gebruikers binnen dezelfde ruimte kunnen samenleven en zodoende een gemengd verkeer te hebben. Om hun doeltreffendheid te verzekeren en hun specifieke karakter te versterken, vereisen deze woonerven en erven dus een bijzondere aanleg.

Des exemples et des recommandations d'aménagements existent dans des guides de recommandations d'aménagement ou de modération du trafic et des vitesses.

Aucun aménagement spécifique pour cyclistes n'y est a priori nécessaire.

Les grandes lignes directrices d'un aménagement adéquat sont les suivantes :

Assurer la bonne reconnaissance de la zone

Les transitions entre le réseau routier usuel et une zone résidentielle ou de rencontre doivent être facilement reconnaissables. Le début et la fin de la zone doivent être mis en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte.

Un bon exemple d'effet de porte est une différence de niveau. Celui-ci a pour but, d'une part d'abaisser la vitesse à l'entrée de la zone, et d'autre part de délimiter clairement la zone. Cet effet de porte ne peut pas constituer un obstacle au déplacement des personnes à mobilité réduite.

Assurer une vitesse de déplacement des véhicules motorisés inférieure ou égale à 20 km/h

L'aménagement de ces zones (mobiliers urbains, plantations, éclairage,...) doit être réalisé de manière à ralentir la vitesse des véhicules et le cas échéant à déterminer la trajectoire souhaitée de ceux-ci. Au besoin, des mesures doivent être prises pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée, telles que la mise en place d'éléments d'aménagement ou de modération du trafic.

Assurer une bonne lisibilité et un usage mixte de l'espace

Les piétons peuvent y utiliser toute la largeur de la voie publique. Pour favoriser cet usage, l'espace public est présenté comme une cour, de plain-pied, sans division trop accentuée entre modes de déplacement.

Il est cependant utile de créer des zones réservées aux piétons pour assurer un cheminement libre continu, des zones de déambulation devant les commerces, ou encore des zones de repos. Des quais de bus surélevés facilitant l'accès aux transports en commun peuvent également être prévus. Ces aménagements surélevés éventuels ne peuvent pas constituer un obstacle physique à la libre circulation des piétons.

Sur le terrain, certaines voiries aménagées avec une séparation en trottoir et chaussée, peuvent, dans leur aménagement actuel, également prétendre au statut de zone résidentielle ou de rencontre. C'est notamment le cas de voiries dont les trottoirs ne sont pas praticables par tous les piétons ou assimilés, notamment du fait de leur largeur très insuffisante dans l'absolu ou par rapport au flux piéton.

Les personnes aveugles ou malvoyantes peuvent perdre leurs repères dans un aménagement de plain-pied. Il est donc important d'assurer un guidage et un repérage satisfaisant et adapté au contexte. Guidage et repérage peuvent être obtenus au moyen de lignes guides naturelles (façades, filets d'eau par exemple) dégagées de tout obstacle ou par des dispositifs spécifiques lorsque cela s'avère nécessaire. La multiplication de ce type de zone devrait augmenter le savoir-faire en cette matière. Un cheminement libre de 1,5m sans obstacle doit être assuré le long des façades pour assurer l'accessibilité de tous aux bâtiments.

L'aménagement également devra dissuader les véhicules de circuler trop près des accès aux bâtiments. Le placement d'éléments tels que le mobilier urbain, les plantations, mais aussi le stationnement devra éviter de recréer ou de suggérer de manière trop évidente une séparation de l'espace entre modes de déplacement.

La voirie étant aménagée comme un espace public, et les usagers pouvant circuler librement dans celui-ci, l'éclairage doit favoriser une lecture d'ensemble de la zone et ne pas contribuer à canaliser l'espace de roulage.

Les emplacements réservés au stationnement doivent en principe être délimités par des marques routières de couleur blanche ou par des revêtements de couleur différente. De plus, la lettre "P" sera reproduit au sol.

Afin de faciliter le contrôle, la lettre « P » sera de préférence reproduite à un coin de l'emplacement afin que le véhicule en stationnement ne la dissimule pas.

Er bestaan voorbeelden en aanbevelingen van aanleg in gidsen met aanbevelingen voor aanleg of voor beperking van het verkeer en de snelheden.

Geen specifieke aanleg voor fietsers is a priori nodig.

De grote richtlijnen van een aangepaste aanleg zijn de volgende :

De goede herkenning van de zone verzekeren

De overgangen tussen het gebruikelijk wegverkeer en een woonerf of erf moeten gemakkelijk herkenbaar zijn. Het begin en het einde van de zone moeten opvallen door een contrastrijke aanleg met een poorteffect.

Een goed voorbeeld van poorteffect is een niveauverschil. Dit heeft als doel om enerzijds de snelheid aan de ingang van de zone te doen dalen en om anderzijds de zone duidelijk af te bakenen. Dit poorteffect mag geen obstakel vormen voor de verplaatsing van personen met beperkte mobiliteit.

Een verplaatsingssnelheid van de gemotoriseerde voertuigen onder of gelijk aan 20 km/u verzekeren

De aanleg van deze zones (stedelijk meubilair, beplantingen, verlichting,...) moet zodanig gebeuren dat het de snelheid van de voertuigen vertraagt en dat, desgevallend, de gewenste richting voor de voertuigen wordt bepaald. Indien nodig moeten er maatregelen genomen worden opdat de maximaal toegelaten snelheid gerespecteerd wordt, zoals de voorziening van elementen van aanleg of van beperking van het verkeer.

Een goede leesbaarheid en een gemengd gebruik van de ruimte verzekeren

De voetgangers kunnen er de volledige breedte van de openbare weg gebruiken. Om dit gebruik te bevorderen, wordt de openbare ruimte voorgesteld als een koer, gelijkvloers, zonder dat er een te grote opdeling is van de verplaatsingsmodi.

Het is echter nuttig om zones te creëren die voorbehouden worden voor voetgangers om een continu doorgang te verzekeren, wandelzones voor de handelszaken of nog rustzones. Verhoogde busperrons die de toegang tot het openbaar vervoer vergemakkelijken kunnen ook voorzien worden. Deze eventuele verhoogde inrichtingen mogen geen fysieke belemmering vormen voor de vrije doorgang van de voetgangers.

Op het terrein kunnen bepaalde wegen voorzien van een scheiding tussen trottoir en de rijbaan in hun huidige inrichting aanspraak maken op het statuut van woonerf of erf. Dat is met name het geval van de wegen waarvan de trottoirs niet bruikbaar zijn voor alle voetgangers of gelijkgestelden, onder meer door hun zeer onvoldoende breedte in absolute cijfers of ten opzichte van de voetgangersstroom.

Blinden of slechtzienden kunnen gedesoriënteerd worden bij een gelijkvloerse inrichting. Het is dus belangrijk te zorgen voor voldoende geleiding en oriëntatie in dat verband. Geleiding en oriëntatie kunnen bestaan uit obstakelvrije natuurlijke gidslijnen (gevels, watergeulen bijvoorbeeld) of door specifieke voorzieningen wanneer nodig. De toename van dergelijke soort van zone zou de knowhow terzake moeten verhogen. Een vrije doorgang van 1,5m zonder hindernissen moet gewaarborgd worden langs de gevels opdat iedereen toegang heeft tot de gebouwen.

De inrichting zal ook de voertuigen moeten ontraden om te dicht bij de toegangen tot de gebouwen te rijden. De plaatsing van elementen zoals het stadsmeubilair, de beplantingen, maar ook de parkeergelegenheden zal geen nieuwe scheiding tussen de gebruikers tot stand mogen brengen of de indruk geven dat de weg in een rijweg en een steop opgedeeld is.

Aangezien de openbare weg is ingericht als een openbare ruimte, en de gebruikers zich hierin vrij kunnen bewegen, moet de verlichting bijdragen tot de leesbaarheid van de zone als één geheel en mag het de rijruimte niet in een bepaalde richting sturen.

De voor het parkeren voorbehouden plaatsen moeten afgebakend worden door witte wegmarkeringen of door een wegbedekking in een andere kleur. Bovendien moet op elke plaats de letter "P" op de grond aangebracht worden.

Om het toezicht te vergemakkelijken, wordt de letter "P" bij voorkeur aangebracht in een hoek van de plaats, opdat het geparkeerde voertuig haar niet verbergt.

Il ne sera exceptionnellement fait usage des signaux du type E9 pour signaler un emplacement de stationnement ou pour réserver un emplacement de stationnement.

Les véhicules à l'arrêt ou en stationnement peuvent être rangés à droite ou à gauche par rapport au sens de la marche. Les emplacements de livraison doivent également être clairement identifiés et positionnés de manière à avoir le moins d'impact possible sur la sécurité et le cheminement des piétons.

Ces lignes directrices valent aussi bien pour la zone de rencontre que pour les zones résidentielles.

Une précaution supplémentaire est cependant à prendre pour le bon fonctionnement de la zone résidentielle. De par son objectif de permettre à la vie locale de prendre possession de l'espace public, la zone résidentielle s'accommodera moins du trafic de transit. Il est donc préférable de prendre des mesures pour l'éliminer autant que possible.

#### L'évaluation

Lors de la création d'une zone résidentielle ou de rencontre, il est demandé à la commune de prendre contact avec la Direction Stratégie afin que celle-ci puisse mettre à jour l'observatoire des zones 30, résidentielles et de rencontre.

Afin de s'assurer du bon fonctionnement de la zone, une évaluation est transmise à Bruxelles Mobilité (Direction Stratégie) après un an de mise en service (ou plus tôt si cela s'avère nécessaire). Cette évaluation portera principalement sur le respect de la vitesse, la non ségrégation des trafics et le respect des dispositions en matière de stationnement. Suite à cette évaluation, des mesures correctrices peuvent être appliquées.

#### La réalisation pratique

Les entrées et sorties des zones résidentielles et de rencontre sont respectivement signalées par les signaux F12 a et F12 B.

Dans le but d'éviter une circulation motorisée trop importante qui nuirait aux objectifs de la mesure, une réflexion sur le stationnement devrait être menée parallèlement à l'étude de la zone de rencontre afin d'éviter d'attirer un trafic parasite en recherche de stationnement dans la zone ou encore un stationnement illégal difficilement gérable. Il faut également mener une réflexion sur l'accès de la zone aux poids lourds pour les livraisons des établissements, commerces et riverains.

La création d'une zone de rencontre ou résidentielle fera l'objet d'une concertation préalable avec les riverains de l'aménagement. La forme que prendra cette concertation est libre. Il est également souhaitable d'informer les différents usagers sur les nouvelles conditions de circulation applicables dans la zone (journal communal, presse, radio locale,...).

Le gestionnaire veillera également à organiser une concertation avec la société de transport en commun concernée et à associer celle-ci dans les démarches d'études préalables à la création d'une zone de rencontre. Les services d'aide urgente seront eux aussi tenus informés des réflexions au cours du projet.

#### Règlement complémentaire

En vertu de la loi relative à la police de la circulation routière, la création d'une zone résidentielle ou de rencontre doit faire l'objet d'un règlement complémentaire arrêté par le Conseil communal et soumis à l'approbation du Ministre régional compétent.

Il est donc vivement conseillé aux autorités locales de soumettre au préalable leurs projets de zone résidentielle ou de rencontre au service compétent (Service public régional de Bruxelles, Bruxelles Mobilité, 80 rue du Progrès 80, bte 1, à 1035 Bruxelles). Le dossier ainsi transmis à l'approbation devra être accompagné des plans terriers et des plans de détail des aménagements.

Les signaux F12a et F12b ne pourront être placés qu'après approbation du règlement complémentaire et achèvement des aménagements éventuels.

Bruxelles, le 9 septembre 2013.

La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale  
chargée des Travaux publics et des Transports,  
Mme B. GROUWELS

Slechts uitzonderlijk zal gebruik gemaakt worden van verkeerborden van het type E9 om een parkeerplaats aan te duiden of een parkeerplaats voor te behouden.

De stilstaande of geparkeerde voertuigen kunnen rechts of links staan ten opzichte van de wandelrichting. De plaatsen voor leveringen moeten ook duidelijk geïdentificeerd en geplaatst worden zodat ze zo weinig mogelijk impact hebben op de veiligheid en de looproute van de voetgangers.

Deze krachtlijnen gelden zowel voor de erven als voor de woonerven.

Een extra voorzorgsmaatregel dient echter genomen te worden voor de goede werking van de woonerf. Doordat ze als doel heeft het lokale leven de mogelijkheid te geven om de openbare ruimte in te nemen, zal de woonerf minder doorgaand verkeer dulden. Het is dus beter om maatregelen te treffen om het transitverkeer zo veel mogelijk te vermijden.

#### De evaluatie

Bij de aanleg van een woonerf of erf, wordt er aan de gemeente gevraagd om contact op te nemen met de Directie Beleid zodat ze het observatorium van de zones 30, woonerven of erven kan actualiseren.

Om zich te vergewissen van de goede werking van de erf wordt een evaluatie overgemaakt aan Mobiel Brussel (Directie Beleid) na één jaar in gebruik name (of eerder indien nodig). Deze evaluatie zal voornamelijk betrekking hebben op het naleven van de snelheid, de niet-segregatie en het naleven van de voorschriften inzake parkeergelegenheid. Na deze evaluatie kunnen corrigerende maatregelen toegepast worden.

#### De praktische uitvoering

De in- en uitgangen van de erven en woonerven worden aangeduid respectievelijk met de borden F12 a en F12 b.

Om te vermijden dat te veel gemotoriseerd verkeer het doel van de erf zou schaden, moet er nagedacht worden over parkeermaatregelen, parallel met de studie van de erf om te vermijden dat het sluikeverkeer wordt aangetrokken om een parkeerplaats te zoeken in de erf of nog om het moeilijk beheersbaar fenomeen van foutparkeerders te vermijden. Er moet ook een reflectie gevoerd worden over de toegang van de zone voor vrachtwagens voor leveringen aan gebouwen, handelszaken en buurtbewoners.

De aanleg van een woonerf of erf zal ook het voorwerp uitmaken van een voorafgaand overleg met de omwonenden van de inrichting. De vorm van dit overleg is vrij. Het is ook wenselijk dat de verschillende weggebruikers ingelicht worden (via een gemeenteblad, de pers, de lokale radio,...) over de nieuwe verkeersvoorwaarden die van toepassing zullen zijn binnen de erf.

De beheerder zal overleg plegen met de betrokken vervoersmaatschappij en haar betrekken bij de verschillende fasen van de studies die voorafgaan aan de aanleg van een erf. De hulpdiensten zullen ook op de hoogte worden gehouden van de reflecties die worden gevoerd in de loop van het project.

#### Aanvullend reglement

Krachtens de verkeerswetgeving moet de aanleg van een woonerf of erf het voorwerp uitmaken van een aanvullend reglement dat door de gemeenteraad is opgemaakt en dat ter goedkeuring aan de bevoegde gewestelijke Minister voorgelegd moet worden.

Het wordt de plaatselijke overheden dan ook ten zeerste aanbevolen om hun projecten inzake woonerf of erf eerst voor te leggen aan de bevoegde dienst (Gewestelijke Openbare Dienst van Brussel, Mobiel Brussel, Vooruitgangstraat 80, bus 1, te 1035 Brussel). Het aldus ter goedkeuring overgemaakte dossier moet vergezeld gaan van de grondplannen en van de detailplannen van de inrichtingen.

De borden F12a en F12b zullen pas na de goedkeuring van het aanvullend reglement en na de voltooiing van de inrichtingen geplaatst mogen worden.

Brussel, 9 september 2013.

De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering  
belast met Openbare Werken en Vervoer,  
Mevr. B. GROUWELS-