

## MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN

[98/26450]

**Controledienst voor de Verzekeringen**  
**Akte tot goedkeuring van een overdracht**  
**van de rechten en verplichtingen van een verzekeringsonderneming**

Bij beslissing van de Raad van de Controledienst voor de Verzekeringen, op datum van 21 september 1998, wordt de overeenkomst goedgekeurd waardoor de onderneming « Participatie Vennootschap Algemeen Syndikaat » (administratief codenummer 0955), coöperatieve vennootschap met beperkte verantwoordelijkheid, waarvan de maatschappelijke zetel is gevestigd Koningsstraat 146, te 1000 Brussel, op datum van 1 januari 1998, het saldo van de technische voorzieningen overdraagt aan de onderneming « Winterthur-Europe Verzekeringen » (administratief codenummer 0067), naamloze vennootschap, waarvan de maatschappelijke zetel is gevestigd Kunstlaan 56, te 1000 Brussel.

De door de Controledienst goedgekeurde overdracht is tegenstelbaar aan de verzekeringnemers en alle betrokken derden vanaf de dag van publicatie in het *Belgisch Staatsblad*. (26450)

## MINISTERE DES AFFAIRES ECONOMIQUES

[98/26450]

**Office de Contrôle des Assurances**  
**Acte d'approbation d'une cession des droits et obligations**  
**d'une entreprise d'assurances**

Par décision du Conseil de l'Office de Contrôle des Assurances, en date du 21 septembre 1998, est approuvée la convention par laquelle l'entreprise « Société de Participation Syndicat Général » (code administratif numéro 0955), société coopérative à responsabilité limitée, dont le siège social est situé rue Royale 146, à 1000 Bruxelles, cède, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1998, le solde de ses provisions techniques à l'entreprise « Winterthur-Europe Assurances » (code administratif numéro 0067), société anonyme, dont le siège social est situé avenue des Arts 56, à 1000 Bruxelles.

La cession approuvée par l'Office est opposable aux assurés et à tous tiers intéressés à la date de la publication au *Moniteur belge*. (26450)

MINISTERIE VAN VERKEER  
EN INFRASTRUCTUUR

[C - 98/14274]

**27 OKTOBER 1998. — Ministerieel rondschrĳven**  
**betreffende de zones met een snelheidsbeperking**  
**tot 30 km per uur**

Aan Mevrouw en Heren Provinciegouverneurs, ter kennisgeving aan de Heren Arrondissementscommissarissen en de Dames en Heren Burgemeesters,

Mevrouw, Mijnheer de Gouverneur,

1. Inleiding

Tien jaar geleden, op 1 november 1988, kreeg de zone 30 een juridisch statuut.

Het doel was de verblijfsgebieden in de steden en gemeenten verkeersveiliger en verkeersleefbaarder te maken.

Daartoe moest in de eerste plaats de snelheid van het gemotoriseerd verkeer teruggebracht worden tot een niveau, verenigbaar met de veiligheid van fietsers en voetgangers.

Aangezien snelheidsbeperkingen op zich meestal niet volstaan, moesten waar nodig, infrastructurele ingrepen uitgevoerd worden. Deze werden opgelegd door het KB van 17 september 1988 tot bepaling van de vereisten voor het inrichten van de zones met een snelheidsbeperking van 30km/uur, in uitvoering van het artikel 22<sup>quater</sup> van de wegcode (KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer).

De verblijfsgebieden konden afgebakend worden door de verkeersborden F4a en F4b die de snelheid beperken tot 30 km per uur.

2. Zone 30 : de nieuwe norm voor alle verblijfsgebieden

Na een eerste periode waarin voornamelijk eerder verspreide straten en vrij rustige woonwijken of -buurten het zone 30 statuut kregen, is de tendens ontstaan om ook stedelijke centra in hun geheel als zone 30 aan te leggen. In deze centra, maar ook in andere woonbuurten zijn de conflicten tussen het gemotoriseerd verkeer en het verkeer van voetgangers en fietsers vaak het scherpst.

Bij een botsing met een wagen die rijdt aan 50km/uur heeft een voetganger amper 20% overlevingskans, bij een snelheid van 30km/uur is die overlevingskans gelijk aan 90% ! De impact bij een botsing aan 50km/uur staat gelijk aan een vrije val van 10 m of van 3 verdiepingen hoog. Bij 30km/uur is die impact gelijk aan een val van 3,5m of « slechts » van 1 verdieping hoog.

Tenslotte, de stopafstand of de som van de reactietijd en de remafstand is (in ideale omstandigheden nl. 1 sec. reactietijd en goede weg- en weersomstandigheden) bij een snelheid van 30km/uur gelijk aan 13 meter; bij 50km/uur is die meer dan 2 keer zoveel of 27 meter. In al die omstandigheden is het evident dat fietsers en voetgangers, waaronder niet in het minst kinderen en ouderen, in zones 30 niet alleen veel minder kans op een ongeval lopen, maar dat bij een eventueel ongeval de letsels veel minder erg zijn.

MINISTERE DES COMMUNICATIONS  
ET DE L'INFRASTRUCTURE

[C - 98/14274]

**27 OCTOBRE 1998. — Circulaire ministérielle**  
**relative aux zones dans lesquelles**  
**la vitesse est limitée à 30 km à l'heure**

A Madame et Messieurs les Gouverneurs de province, pour information à MM. les Commissaires d'arrondissement et à Mesdames et Messieurs les Bourgmestres,

Madame, Monsieur le Gouverneur,

1. Introduction

Il y a 10 ans, le 1 novembre 1988, la zone 30 recevait un statut juridique.

L'objectif était de rendre les quartiers résidentiels des villes et communes plus sûrs et plus conviviaux.

A cet effet, il fallait, en premier lieu, réduire la vitesse de la circulation motorisée à un niveau compatible avec la sécurité des cyclistes et piétons.

Etant donné que la plupart du temps les limitations de vitesse par elles-mêmes se révèlent insuffisantes, il a fallu procéder, où cela s'avérait nécessaire, à des modifications d'infrastructure. Celles-ci furent rendues obligatoires par l'AR du 17 septembre 1988 fixant les conditions d'aménagement des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/heure, en exécution de l'article 22<sup>quater</sup> du code de la route (AR du 1 décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière).

Les quartiers résidentiels pouvaient être balisés par les panneaux de circulation F4a et F4b limitant la vitesse à 30 km/h.

2. Zone 30 : la nouvelle norme pour tous les quartiers résidentiels

Après une première période pendant laquelle des rues éparses et des quartiers d'habitations calmes se voyaient attribuer un statut de zone 30, la tendance est née de créer des zones 30 dans les centres-villes. C'est dans ces centres, mais également dans d'autres quartiers résidentiels, que les conflits entre la circulation motorisée d'une part et les piétons et les cyclistes d'autre part sont les plus aigus et les plus fréquents.

Lors d'une collision avec une voiture roulant à 50 km/h, un piéton n'a que 20% de chance de survie, à une vitesse de 30km/h cette chance de survie est égale à 90%. L'impact lors d'une collision à 50 km/h est égal à une chute libre de 10 m ou de 3 étages. A 30km/h, l'impact correspond à une chute de 3,5m ou « seulement » 1 étage.

Enfin, la distance d'arrêt c'est-à-dire la somme des temps de réaction (1 seconde) et de freinage qui (dans des circonstances idéales, dans de bonnes conditions routières- et atmosphériques) correspond pour une vitesse de 30 km/h à 13 mètres; à 50 km/h, cette distance est plus que doublée, soit : 27 mètres. Compte tenu de toutes ces circonstances, il est évident que les piétons et les cyclistes, dont des enfants et des personnes âgées, courent moins de risques d'accidents en zone 30 et, qu'en cas d'accident, les lésions sont moins graves.

Ook in onze buurlanden wordt de snelheidsbeperking van 30km/uur gaandeweg de snelheidsnorm voor woonwijken. In Nederland bv. wordt zone 30 gepromoot en veralgemeend in het kader van het programma « Duurzaam Veilig ». Een 5-jaar durend onderzoek in Groot-Brittannië heeft uitgemaakt dat zone 30 heel doeltreffend is : het aantal ongevallen is gedaald met 60 %, ongevallen met kinderen te voet met 70 %, ongevallen met kinderen per fiets met bijna 50 % en alle fietsongevallen samen met bijna 30 %. De gemiddelde rijsnelheid verminderde met bijna 15 km/uur. In Zweden heeft de overheid het gebruik van de 30 km/uur voorgeschreven in alle verstedelijkte gebieden, niet alleen in de straten met een woonfunctie, maar nu evenzeer in deze met een verkeersfunctie. Deze operatie past in het kader van de beleidsoptie « Visie Nul » die als doel heeft te leiden tot een verkeer met nul doden en zwaar gewonden. Dit betekent dat in Zweden, op wegen waar voetgangers, fietsers en automobilisten samen vertoeven, de snelheid niet hoger mag liggen dan 30 km/uur.

Een snelheidsbeperking tot 30 km per uur is dan ook ten zeerste aangewezen. 30 km/uur moet de norm worden voor alle verblijfsgebieden.

Een verkeersveiliger en -leefbaarder omgeving zal bovendien het gebruik van andere vervoersmiddelen dan de auto bevorderen, wat op zijn beurt het wonen in de stad en in de wijken aantrekkelijker zal maken.

### 3. De nieuwe reglementering

Uit een evaluatie van de bestaande zones 30 en van de problemen die de wegbeheerders ondervonden bij de inrichting ervan, bleek dat zich een versoepeling van de reglementering opdrong, indien men - in het belang van de veiligheid en de leefbaarheid - systematischer en op grotere schaal verblijfsgebieden als zone 30 wil afbakenen.

De reglementering in verband met de vereisten voor het inrichten van zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur werd daarom herzien en op veel punten versoepeld, dit wil ook zeggen minder duur gemaakt. Het vertrekpunt blijft evenwel dat de snelheidsbeperking die voortvloeit uit de signalisatie ondersteund moet worden door andere maatregelen.

Van dit principe afwijken zou inderdaad de geloofwaardigheid van de reglementering aantasten.

Het artikel 22<sup>quater</sup> van de wegcode werd uiteraard niet gewijzigd.

De nieuwe voorschriften hebben betrekking op de bepaling van de vereisten voor het instellen van zones met een snelheidsbeperking tot 30 km per uur. Ze zijn opgenomen in het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 en gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 28 oktober 1998.

Zij worden hierna toegelicht.

#### 3.1. Voorafgaande voorwaarden (artikel 1)

3.1.1. In een of meer straten waar de verblijfsfunctie primeert of waar de verkeersfunctie ondergeschikt wordt gemaakt aan de verblijfsfunctie (artikel 1.1°).

De eerste stap bij de afbakening van de zone 30 gebieden is in principe het opmaken van een verkeerscirculatieplan waarbij een stratencategorisering wordt doorgevoerd. Voor elke straat wordt de (gewenste) functie bepaald nl. erffunctie, verblijfsfunctie, verkeersfunctie of stroomfunctie.

Enkele definities :

- de stroomfunctie is de rol die de weg speelt als schakel in het wegennet;

- de erffunctie is de rol van de weg die voortvloeit uit wat op de aanliggende percelen gebeurt (herkomst- en bestemmingsverkeer wordt tot de erffunctie gerekend);

- de verkeersfunctie is de rol die de weg speelt als drager van gemotoriseerde verplaatsingen;

- de verblijfsfunctie is de rol die de weg speelt als drager voor alle activiteiten, met uitzondering van gemotoriseerde verplaatsingen.

Aan de hand van de categorisering kan de wegbeheerder daarna bepalen in welke straat of in welke gebieden de verblijfsfunctie overwegend is of benadrukt moet worden en bijgevolg voor een zone 30 in aanmerking komt.

Een zone 30 is dus niet alleen meer mogelijk waar de verblijfsfunctie van nature uit primeert, maar ook daar waar ingevolge de verkeersstroom deze functie in het gedrang werd gebracht en waar zij moet gerevaloriseerd worden.

De huidige redactie van het artikel 1.1° brengt het aspect « gewenste toestand » beter tot uiting dan de vorige formulering, waaruit kon afgeleid worden dat alleen de bestaande situatie als vertrekpunt voor de zone 30 reglementering in aanmerking kwam.

Dans les pays voisins également, la limitation de vitesse à 30km/h devient progressivement la norme pour les quartiers résidentiels. Aux Pays-Bas par exemple, il existe une promotion généralisée de la zone 30 dans le cadre du programme « La Sécurité durable ». Une étude de 5 ans en Grande-Bretagne a démontré que la zone 30 est efficace : le nombre d'accidents a chuté de 60 %, les accidents impliquant des enfants à pied de 70 %, les accidents d'enfants à vélo de presque 50 % et tous les accidents à vélo confondus de près de 30 %. La vitesse moyenne a diminué de près de 15 km/h. En Suède, les autorités ont prescrit l'usage des 30 km/h dans tous les territoires urbanisés, non seulement dans les rues à fonction résidentielle, mais également dans celles à fonction de circulation. Cette opération cadre dans l'option politique « Vision Nulle » ayant comme objectif un trafic sans tués ou blessés graves. Ce qui signifie qu'en Suède, sur les routes fréquentées de concert par les piétons, les cyclistes et les automobilistes, la vitesse ne peut dépasser 30 km/h.

Une limitation de vitesse à 30 km/h est donc tout indiquée. Les 30 km/h doivent devenir la norme de référence pour tout lieu de séjour.

Un environnement plus sûr et plus convivial va, en outre, promouvoir l'usage d'autres moyens de transport que l'auto, ce qui rendra à son tour la vie en ville et les autres quartiers plus attrayante.

### 3. La nouvelle réglementation

Une évaluation des zones 30 existantes et des problèmes rencontrés par les gestionnaires de voirie pour leur instauration a démontré qu'il fallait un assouplissement de la réglementation si l'on voulait de façon systématique et à une plus grande échelle, dans l'intérêt de la sécurité et de la convivialité, baliser les quartiers résidentiels en zones 30.

La réglementation concernant l'installation des zones 30 a été, pour cette raison, revue et assouplie en de nombreux points, ce qui signifie également que l'opération est désormais moins coûteuse. Cependant, à la base, la limitation de vitesse imposée par la signalisation doit rester soutenue par d'autres mesures.

Si l'on s'écarte de ce principe, la crédibilité de la réglementation est compromise.

L'article 22<sup>quater</sup> du code de la route n'a évidemment pas été modifié.

Les nouvelles prescriptions concernent les conditions d'instauration des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h. Elles sont reprises dans l'arrêté royal du 9 octobre 1998 et publiées au *Moniteur belge* du 28 octobre 1998.

Elles sont exposées ci-après.

#### 3.1. Conditions préalables (article 1<sup>er</sup>)

3.1.1. Dans une ou plusieurs rues dont la fonction de séjour prévaut ou lorsque la fonction de circulation va être subordonnée à la fonction de séjour; (article 1<sup>er</sup>.1°).

La première étape lors de la délimitation du territoire en zones 30 est, en principe, l'élaboration d'un plan de circulation reprenant une répartition des rues en catégories. Pour chaque rue est déterminée la fonction (souhaitée); notamment la fonction résidentielle, la fonction de séjour, la fonction de circulation ou la fonction de transit.

Quelques définitions :

- la fonction de transit est le rôle joué par la route en tant que maillon dans le réseau routier;

- la fonction résidentielle est le rôle de la route qui découle de ce qui se passe sur les parcelles avoisinantes (le trafic en aval et en amont est considéré comme faisant partie de la fonction résidentielle);

- la fonction de circulation est le rôle joué par la route en tant que porteur de déplacements motorisés;

- la fonction de séjour est le rôle joué par la route en tant que vecteur de toutes les activités à l'exception des déplacements motorisés.

Au vu de cette répartition en catégories, le gestionnaire de voirie peut déterminer dans quelle rue ou sur quel territoire la fonction de séjour est prépondérante ou doit être accentuée et qui, par conséquent, entre en ligne de compte pour une zone 30.

Une zone 30 est donc non seulement possible lorsque la fonction de séjour prime naturellement mais aussi, lorsqu'à la suite de l'accroissement du trafic, cette fonction a été compromise et doit être revalorisée.

La rédaction actuelle de l'article 1<sup>er</sup>.1° accentue cet aspect « de situation souhaitée » par rapport à l'ancienne formulation qui pouvait laisser sous-entendre que seules les situations existantes pouvaient servir de base de travail à la réglementation des zones 30.

3.1.2. Na voorafgaand overleg, inzonderheid over de snelheidsremmende maatregelen, met de vervoersmaatschappijen van de geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, met de brandweerdiensten en de diensten voor dringende medische hulpverlening die de zone bedienen (artikel 1.2°).

Openbaar vervoer in zone 30 zijn perfect verenigbaar, de evaluatie heeft dit aangetoond. Meer nog, aangezien het doel van de zone 30 er onrechtstreeks in bestaat het overtollig autoverkeer te weren en andere vervoersmodi te stimuleren, is openbaar vervoer in zones 30, gelegen in stedelijke centra en andere woonwijken een waardevol alternatief voor het autogebruik.

De noodzaak voor overleg is thans een uitdrukkelijke reglementaire vereiste. Bovendien moet dit overleg betrekking hebben niet alleen op het principe van de instelling van een zone 30 maar inzonderheid over de snelheidsremmende maatregelen.

De snelheidsremmende maatregelen mogen inderdaad het doorrijden van deze voertuigen niet in die mate hinderen dat de kwaliteit van de dienstverlening, of de noodhulp, in het gedrang komt of als gevolg zou hebben dat de zone 30 niet meer wordt bediend.

Overleg voorkomt eveneens dat naderhand supplementaire werken nodig zijn opdat de vervoersmaatschappijen, of de hulpdiensten, de betrokken zone 30 zouden kunnen bedienen.

Voor de sector van de dringende medische hulpverlening, gemeenzaam de « 100 » genoemd, dient de verantwoordelijke van een door de lokale overheid georganiseerde of geconcessioneerde ambulancedienst (1), binnen het systeem van het eenvormig oproepstelsel, betrokken te worden.

### 3.2. Verkeersorganisatie binnen de zone (artikel 2)

3.2.1. De voorrang van rechts is van toepassing, behalve op een rotonde gesignaleerd door de verkeersborden D5 en waarvan de toegangswegen gesignaleerd zijn door de verkeersborden B1 of B5. Evenwel mag uitzonderlijk de voorrang geregeld worden door de verkeersborden B15, B1 of B5 (artikel 2.1°).

Het toekennen van voorrang aan een bepaald traject door middel van de verkeersborden B9 - B15 en B1 - B5, is een verkeerstechnische maatregel die een vlote verkeersafwikkeling op het oog heeft.

De plaatsing van deze borden benadrukt aldus de verkeersfunctie van een bepaalde weg. Het is dus logisch dat in een zone 30 deze borden niet worden geplaatst maar dat de voorrang van rechts, die op zichzelf snelheidsremmend werkt, van toepassing blijft.

Nochtans wordt nu de mogelijkheid gegeven om uitzonderlijk van de voorrang van rechts af te wijken. Met deze uitzondering moet zeer omzichtig omgesprongen worden. Een vlote verkeersafwikkeling is in een zone 30 immers van ondergeschikt belang. Er kan punctueel afgeweken worden bv.:

- wanneer door de (her)inrichting van een kruispunt een bepaalde tak ervan visueel als voorrangstraject werd aangelegd;

- bij een doortocht, die een vrij belangrijke verbindingfunctie heeft maar om redenen van homogeniteit toch in een zone 30 moet opgenomen worden omdat er een grote concentratie van voetgangers en fietsverkeer is;

- indien het behoud van de voorrang van rechts elke verkeersafwikkeling op een bepaald kruispunt onmogelijk maakt.

Indien van die mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, plaatst men de borden B1 of B5 en B15. Het verkeersbord B9 is in geen geval toegelaten.

Op de rotondes binnen een zone 30 blijft de algemene regel van toepassing dat wie zich op de rotonde bevindt, voorrang heeft op het verkeer dat zich op de rotonde wil begeven. Zoals op elke rotonde, ook buiten zone 30, moeten borden B1 of B5 op de toegangswegen geplaatst zijn.

Indien er zich binnen een zone 30 een woonerf bevindt, dan geldt voortaan ook de voorrang van rechts aan de uitgangen van het woonerf. Het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeersborden worden bepaald, werd in die zin aangepast door artikel 3 van het ministerieel besluit van 9 oktober 1998 tot wijziging van voormeld besluit, verschenen in het *Belgisch Staatsblad* van 28 oktober 1998. De verplichting om aan de uitgang van een woonerf de borden B1 of B5 te plaatsen wordt aldus opgeheven wanneer het woonerf uitkomt in een zone 30.

3.2.2. Het verkeer mag slechts uitzonderlijk geregeld worden door verkeerslichten. (artikel 2.2°).

Verkeerslichten horen in principe evenmin thuis in een zone 30. Ze onderstrepen immers eerder een verkeersfunctie van een weg dan een verblijfsfunctie. Maar ook in dat geval kan van die regel thans afgeweken worden.

3.1.2. Si une concertation préalable a été menée, notamment s'agissant des mesures visant à ralentir le trafic : - avec les sociétés des services réguliers de transport en commun qui desservent cette zone; - avec les services d'incendie et les services d'aide médicale urgente qui desservent cette zone (article 1<sup>er</sup>.2°).

L'évaluation a démontré que les transports en commun et les zones 30 sont parfaitement compatibles. De plus, l'objectif de la zone 30 étant indirectement d'éviter toute circulation automobile excédentaire et de promouvoir les autres modes de transport, il va de soi que les transports en commun en zone 30 situés en centre urbain et dans les autres quartiers, représentent une alternative valorisante par rapport à l'automobile.

La réglementation actuelle rend expressément obligatoire une concertation. En outre, cette concertation doit non seulement concerner le principe d'implantation des zones 30 mais en particulier les mesures y afférentes.

Les mesures réduisant la vitesse ne peuvent en effet gêner le passage de ces véhicules de telle manière à nuire à la qualité du service, de compromettre les secours d'urgence ou avoir comme conséquence que la zone 30 ne soit plus desservie.

La concertation prévient également la nécessité de travaux ultérieurs afin que les sociétés de transport ou les services de secours puissent desservir la zone +30 intéressée.

En ce qui concerne le secteur de l'aide médicale communément appelé « 100 », il faut concerner le responsable des services d'ambulances agréés ou organisés par les autorités au sein du système d'appel uniforme (1).

### 3.2. Organisation du trafic au sein de la zone (article 2)

3.2.1. La priorité de droite est d'application sauf sur les ronds-points signalés par les signaux D5 et dont les voies d'accès sont signalées par les signaux B1 ou B5. Toutefois, à titre exceptionnel, la priorité peut être conférée par des signaux B15, B1 ou B5 (article 2.1°).

La mise en priorité d'un trajet déterminé au moyen des signaux B9 - B15 et B1 - B5 est une mesure technique visant à rendre la circulation plus aisée.

L'installation de ces signaux souligne par conséquent la fonction de circulation d'une route déterminée. Il est donc logique que ces signaux ne soient pas placés en zone 30 mais que la priorité de droite, qui par elle-même freine la circulation, reste d'application.

Cependant, exceptionnellement, la possibilité existe actuellement de déroger à la priorité de droite. Cette mesure doit toutefois être utilisée avec circonspection. En zone 30, un trafic aisé est d'une importance secondaire. Une dérogation ponctuelle peut intervenir, par exemple :

- lorsque, lors de l'aménagement ou du réaménagement d'un carrefour, l'un des embranchements est visuellement aménagé en trajet prioritaire;

- lorsqu'un passage assumant une fonction de liaison importante doit être repris en zone 30 pour des raisons d'homogénéité de par sa forte concentration en circulation piétons et cyclistes;

- lorsque le maintien de la priorité de droite rend impossible tout déroulement de la circulation à un carrefour déterminé.

Lorsque cette possibilité est utilisée, l'on y installe les signaux B1 ou B5 et B15. Le signal B9 n'est en aucun cas autorisé.

Dans les ronds-points situés en zone 30, la règle générale reste d'application; à savoir : que toute personne se trouvant sur le rond-point a priorité sur toute autre voulant y accéder. Comme pour tout rond-point, même hors zone 30, des signaux B1 ou B5 doivent être installés sur les voies d'accès.

Lorsqu'une zone résidentielle se trouve dans une zone 30, la priorité de droite est désormais d'application aux sorties de la zone résidentielle. L'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière a été adapté en ce sens par l'article 3 de l'arrêté ministériel du 9 octobre 1998 modifiant l'arrêté précité, paru au M.B. du 28 octobre 1998. L'obligation de placer les signaux B1 ou B5 à la sortie de la zone résidentielle est ainsi abrogé lorsque la zone résidentielle aboutit dans une zone 30.

3.2.2. La circulation ne peut être réglée qu'à titre exceptionnel par des signaux lumineux de circulation. (article 2.2°).

En principe les feux lumineux de signalisation n'ont pas leur place en zone 30. Ils soulignent par ailleurs plus une fonction de circulation de la route qu'une fonction de séjour. Mais, même dans ce cas, l'on peut actuellement déroger à la règle.

Onder de uitzonderingsgevallen citeren we :

- de verkeerslichten bestemd voor het regelen van het verkeer van voertuigen van geregelde diensten voor het gemeenschappelijk vervoer;
- de verkeerslichten bestemd voor de bescherming van de oversteekplaatsen voor voetgangers buiten kruispunten (wat op zichzelf in een zone 30 als uitzondering moet bestempeld worden);
- de verkeerslichten geplaatst op een kruispunt waarvan een tak de toegang/uitgang van een zone 30 is;
- indien op een bepaald kruispunt elke verkeersafwikkeling onmogelijk is zonder verkeerslichten;
- verkeerslichten die de in/uitrit regelen van brandweer en andere diensten voor dringende hulpverlening.

3.2.3. Het doorgaand verkeer moet zoveel mogelijk geweerd worden. (artikel 2.3°).

In principe hoort in een zone 30 enkel verkeer met herkomst of bestemming in de zone thuis, of, met andere woorden het verkeer moet plaatsgebonden zijn. Uit de evaluatie van de zones 30 is gebleken dat de aanwezigheid van sluipverkeer het functioneren van een zone 30 sterk kan hypothekeren.

Indien in een bepaalde geplande zone het doorgaand verkeer vrij belangrijk is, dan moet in de eerste plaats gezocht worden naar valabele alternatieven, zeker voor het verkeer van zware voertuigen. Een goede bewegwijzering van de alternatieve reiseroutes is van groot belang.

Indien er geen alternatieven zijn en de verblijfsfunctie op de betrokken weg of wegen toch moet beschermd of gerevaloriseerd worden, dan kan de betrokken weg toch als zone 30 afgebakend worden of in een homogene zone 30 opgenomen worden.

Aangezien blijkt dat vooral de bestuurders in doorgaand verkeer hun verkeersgedrag onvoldoende aanpassen, zal extra aandacht moeten worden besteed aan de maatregelen om de gewenste snelheid af te dwingen.

3.3. De inrichting van de zone 30 (artikelen 3, 4 en 5)

3.3.1. De toegangen tot de zone moeten duidelijk herkenbaar zijn door de plaatsgesteldheid, door een inrichting of door beide (artikel 3).

De weggebruiker die een zone 30 binnen rijdt moet dit duidelijk aanvoelen. Het verschil met de bebouwde kom waar 50 km per uur van toepassing is, moet voor hem logisch zijn.

In bepaalde situaties kan het ruimtelijk beeld op zichzelf dermate veranderen dat als het ware een natuurlijk poorteffect aanwezig is. In dit geval zal de plaatsing van de verkeersborden F4a en F4b volstaan.

Waar dit niet het geval is, wordt best een soort poorteffect gecreëerd om het binnenrijden van een zone 30 te accentueren.

Enkele voorbeelden : versmallen van de rijbaan door eenvoudige wegmarkeringen (verdrijvingsvlakken), eenzijdige of tweezijdige voetpaduitstulpingen, andere wegverharding, splitsen van de rijbaan, verkeersplateau, rotonde, asverschuivingen al dan niet gepaard met middengeleiders...;

3.3.2. Binnen de zone moet de snelheid teruggebracht worden tot 30 km per uur door maatregelen inzake organisatie van het verkeer of het parkeren, infrastructuur of door andere aanpassingen in het straatbeeld of door combinatie van deze maatregelen (artikel 4).

Dit artikel betekent de meest essentiële vernieuwing ten opzichte van het vorig besluit.

De wegbeheerder moet in de eerste plaats snelheidscontroles uitvoeren in de straat of zone die hij het zone 30 statuut wenst toe te kennen.

De snelheidsmetingen gebeuren in die straat of straten waar de kans op snel rijden het grootst is, verspreid over de volledige zone en bij voorkeur ter hoogte van de meest kritische plaatsen. Zij worden uitgevoerd op verschillende dagen en op verschillende uren zodat zij een representatief beeld weergeven van het algemeen snelheidsgedrag in een normale verkeerssituatie.

Om de snelheden te bepalen hanteert men het best de V85 norm d.w.z. de snelheid waarmee 85 % van de weggebruikers zich verplaatst. Indien het algemeen snelheidsbeeld gemiddeld rond 30 km per uur ligt dan kan de straat of het gebied zonder meer als zone 30 afgebakend worden of in een zone 30 opgenomen worden. Is dit niet het geval dan zijn bijkomende maatregelen noodzakelijk, zeker op die plaatsen met een belangrijke concentratie van voetgangers en fietsers.

Voorheen was enkel sprake van snelheidsremmende ingrepen, hetgeen duidt op infrastructurele ingrepen.

Parmi les exceptions, nous citerons :

- les feux lumineux de signalisation destinés à régler la circulation des véhicules des services réguliers de transports en commun;
- les feux lumineux de signalisation destinés à la protection des passages pour piétons hors carrefours (ce qui, en soi, doit être considéré comme une exception dans une zone 30);
- les feux lumineux de signalisation aux carrefours dont un des embranchements forme l'accès/la sortie d'une zone 30;
- si à un carrefour déterminé toute circulation sans feux lumineux de signalisation se révèle impossible;
- les feux lumineux de signalisation qui règlent les entrées/sorties des services d'incendie ou autres services d'aide urgente.

3.2.3. La circulation de transit doit être évitée autant que possible (article 2.3°).

En principe, en zone 30, seule la circulation d'origine ou à destination de la zone a sa raison d'être, ou, en d'autres termes, la circulation doit être locale. Lors de l'évaluation des zones 30, il ressort que la circulation qui n'a pas de raison d'être peut hypothéquer sensiblement le fonctionnement d'une zone 30.

Si, dans une zone envisagée, la circulation de transit se révèle fort importante, il faut, en premier lieu, chercher des alternatives valables, surtout lorsqu'il s'agit de trafic de poids lourds. Il est essentiel d'avoir une bonne signalisation pour les routes alternatives.

Lorsqu'il n'existe pas d'alternatives et que la fonction de séjour de la voie ou des routes en question doit être protégée ou revalorisée, la voie concernée peut malgré tout être délimitée en zone 30 ou reprise dans une zone 30 homogène.

Etant donné qu'il s'avère que ce sont surtout les conducteurs en transit qui adaptent insuffisamment leur comportement de conduite, il faudra concentrer particulièrement son attention sur les mesures pouvant amener à la vitesse désirée.

3.3. L'organisation de la zone 30 (articles 3, 4 et 5)

3.3.1. Les accès à la zone doivent être clairement identifiables par la disposition des lieux, par un aménagement ou par la combinaison des deux (article 3).

L'usager de la route qui accède à une zone 30 doit en être parfaitement conscient. La différence avec l'agglomération où le 50 km/h est d'application doit lui sembler logique.

Dans certaines circonstances, l'aménagement lui-même peut tellement différencier les choses qu'il constitue un effet de porte naturelle. Dans ce cas, l'installation des panneaux de signalisation F4a et F4b suffit.

Aux endroits où ce n'est pas le cas, il est préférable de créer un effet de porte afin d'accentuer l'entrée de la zone 30.

A titre d'exemple : le rétrécissement de la chaussée, au moyen de marquages (zone d'évitement), avancée de trottoirs d'un ou des deux côtés, un revêtement différencier, la division en bandes de circulation, des dispositifs surélevés, un rond-point, des déviements alliés ou non avec un îlot central, etc...;

3.3.2. La vitesse doit être réduite à 30 km à l'heure par des mesures d'organisation de la circulation ou du stationnement, d'infrastructure ou par d'autres aménagements de l'aspect de rue ou par la combinaison de ces mesures (article 4).

Cet article reprend la nouveauté essentielle par rapport à l'arrêté précédent.

Le gestionnaire de voirie doit, en premier lieu, effectuer des contrôles de vitesse dans la rue ou zone dans laquelle il désire conférer le statut de zone 30.

Les mesures de vitesse se font dans la rue ou les rues dans lesquelles les risques de rouler vite sont les plus grands, réparties sur toute la zone et de préférence aux endroits les plus critiques. Elles sont réalisées à des jours et des heures différents de sorte à être représentatives de la vitesse moyenne pratiquée dans des circonstances normales de circulation.

Afin de déterminer la vitesse, il est préférable d'utiliser la norme V85 c'est-à-dire la vitesse à laquelle se déplacent 85% des usagers de la route. Lorsque la vitesse moyenne se situe autour des 30 km/h, la rue ou la zone peut être délimitée sans plus comme zone 30 ou reprise dans une zone 30. Si ce n'est pas le cas, il faut envisager des mesures supplémentaires; aux endroits avec une forte concentration de cyclistes ou de piétons.

Auparavant, il n'était question que de mesures limitant la vitesse, ce qui implique des mesures d'infrastructure.

Nu wordt een bredere waaier van mogelijkheden aangeboden onder meer met als doel de aanlegkosten te beperken, namelijk :

#### 1. Maatregelen inzake de organisatie van het verkeer.

Door het invoeren van éénrichtingsverkeer (eventueel beperkt tot een gedeelte van een straat tussen twee kruispunten), door toegangsbeperkingen tot bepaalde straten, door het invoeren van een lussensysteem kan het verkeer zoveel mogelijk beperkt worden. Het verkeer van fietsers (bv. door beperkt éénrichtingsverkeer) en het openbaar vervoer (bv. door op toegangsbeperkingen een uitzondering te voorzien voor autobussen, door de aanleg van busstroken of bijzondere overrijdbare beddingen) moet uiteraard bevorderd worden. Hiervoor wordt verwezen naar een nieuwe afzonderlijke omzendbrief in verband met de versoepeling van de criteria voor het invoeren van beperkt eenrichtingsverkeer en de veralgemening van deze maatregel. Het fietsverkeer kan daardoor ten zeerste bevorderd worden, zonder onveiliger te zijn. Hoe minder autoverkeer, hoe beter de verblijfsfunctie van een zone wordt benadrukt en hoe beter de bestuurders de noodzaak van een snelheidsbeperking zullen aanvoelen en deze ook zullen naleven.

Wanneer éénrichtingsverkeer vroeger werd ingevoerd om een vlottere (snellere) verkeersafwikkeling te bekomen, zal de opheffing ervan en de herinvoering van tweerichtingsverkeer mogelijks snelheidsverlagend werken. In dat geval dient wel vermeden te worden dat deze herinvoering het doorgaand verkeer opnieuw zou bevorderen.

#### 2. Maatregelen inzake het parkeren.

Geparkeerde voertuigen remmen de snelheid van het gemotoriseerd verkeer af. Eénzijdig parkeerverbod versterkt evenwel de visuele rechte lijnigheid en werkt snelheidsverhogend. Daarom is het invoeren van het geschrant, schuin of haaks parkeren een bijzonder geschikt middel om de weg te versmallen en aldus de snelheid af te remmen. Aan de uiteinden van de parkeerzones worden best trottoiruitstulpingen aangebracht of - in elke geval in een eerste fase - verkeersgeleiders of verdrijvingsvlakken gemarkeerd. Er weze aan herinnerd dat sinds de inwerkingtreding op 1/10/97 van art. 14 van het KB van 16 juli 1997 tot wijziging van artikel 77.4 van de wegcode het voor bestuurders formeel verboden is om te rijden, stil te staan of te parkeren op deze markeringen. Een strikte handhaving van deze regel is dan ook ten zeerste aanbevolen, in het belang van de veiligheid.

Indien een totaal of een éénzijdig parkeerverbod werd opgelegd om een vlotte verkeersafwikkeling te bekomen, kan dit verbod opgeheven worden. De doorgang, ook van voertuigen van grotere omvang moet uiteraard mogelijk blijven. Tevens kan overwogen worden om zonaal parkeren tot 3,5T in te voeren. Een dergelijke maatregel bevordert eveneens de verblijfsfunctie van de zone 30. Wel dient in dat geval buiten de zone een alternatief geboden voor het parkeren van het zwaar vervoer.

Tot deze categorie van maatregelen behoort ook het installeren van veilige en comfortabele fietsstallingen; het bevorderen van het fietsverkeer noodzaakt ook meer ruimte voor het stallen van fietsen. Gezien de bedoeling van de zone 30 er mede op gericht is het overtollig autoverkeer te weren, is er voor auto's minder parkeerruimte vandoen. Bijkomende fietsstallingen komen dan ook, indien mogelijk, in de plaats van parkeerruimte voor auto's. Fietsstallingen op voetpaden of op voetpaduitstulpingen dienen absoluut vermeden te worden; bijkomende fietsvoorzieningen mogen niet ten koste gaan van het (soms al beperkte) comfort van voetgangers.

#### 3. Maatregelen inzake infrastructuur, waaronder :

- diegene die het horizontale wegverloop wijzigen : éénzijdige of tweezijdige rijbaanversmallingen, middengeleiders, al dan niet met rijstrookuitbuigingen, asverschuivingen, trottoiruitstulpingen, uitstulpingen op T-kruispunten, verkleining van kruispunten; dit kan in sommige gevallen - en zeker in een eerste fase - vrij eenvoudig door het gebruik van wegmarkeringen, waaronder verdrijvingsvlakken; hardere infrastructuurwerken kunnen, na evaluatie, eventueel voorzien worden in een latere fase;

In deze categorie van maatregelen past ook de markering van brede fietspaden; nieuwere woonwijken, vooral deze aangelegd na W.O.II, aan de rand van de stadscentra, werden vaak voorzien van brede beton- of asfaltwegen om het comfortabel autorijden te bevorderen; zeker in deze wijken kan dit wegbeeld ook versmald worden door de markering van een breed fietspad; de scheiding van auto- en fietsverkeer zal in deze specifieke gevallen, in combinatie met andere maatregelen (bv. beperkt eenrichtingsverkeer en/of deze inzake het parkeren) niet noodzakelijk gevaarlijker zijn dan gemengd verkeer; daarenboven bevordert de markering van zo'n fietspad de visu en de facto het gebruik van de fiets; de markering van een fietspad tenslotte vergt weinig kosten;

- diegene die het verticale wegverloop wijzigen, namelijk : verkeersdrempels en verkeersplateaus. Deze moeten beantwoorden aan de technische normen van het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor de aanleg van verhoogde inrichtingen

Actuellement, l'éventail des possibilités se révèle plus varié, avec entre autres comme objectif de limiter les coûts d'installation et notamment :

#### 1. Des mesures en matière d'organisation de la circulation.

Par l'introduction d'un sens unique, éventuellement limité à une section de rue entre deux carrefours, en limitant l'accès à certaines rues, par l'installation d'un système de chicanes, la circulation peut être fort limitée. Il s'agit de promouvoir la circulation à vélo (par exemple par une circulation à sens unique limitée) et les transports en commun (par exemple en prévoyant une exception aux limitations d'accès pour les autobus, par l'installation de voies réservées aux bus ou sites spéciaux franchisables). Il est fait référence en l'occurrence à une nouvelle circulaire séparée relative à l'assouplissement des critères d'instauration des sens uniques limités et à la généralisation de cette mesure. Cela permet de promouvoir sérieusement la circulation à vélo sans la rendre dangereuse. Moins il y a de trafic automobile, meilleure sera la fonction de séjour d'une zone ainsi que la nécessité pour les conducteurs de limiter leur vitesse et d'observer cette limitation.

Si la circulation à sens unique fut introduite par le passé pour permettre une circulation plus fluide (plus rapide), sa suppression et le rappel de la circulation dans les deux sens freineront la vitesse du même coup. Dans ce cas, il faut éviter que cette réinstauration ne profite à nouveau à la circulation de transit.

#### 2. Mesures en matière de stationnement.

Les véhicules garés freinent la vitesse de la circulation motorisée. Une interdiction de stationner dans un sens augmente cependant la perspective visuelle et a pour effet d'accroître la vitesse. C'est la raison pour laquelle l'introduction du stationnement longitudinal, perpendiculaire et en épi est un moyen idéal pour rétrécir la route et freiner ainsi la vitesse. Aux extrémités des zones de stationnement, il est préférable d'installer des avancées de trottoirs ou - dans une première phase en tous cas - des îlots directionnels ou des zones d'évitement. Pour rappel que, depuis l'entrée en vigueur le 1/10/97 de l'art. 14 de l'AR du 16 juillet 1997 modifiant l'art. 77.4 du code de la route, il est formellement interdit aux conducteurs de rouler, s'arrêter ou stationner sur ces marquages. Dans l'intérêt de la sécurité, il faut donc observer un strict maintien de cette règle.

Si une interdiction de stationner totale ou dans un sens a été instaurée afin de rendre le passage plus aisé, cette interdiction peut être levée. Le passage, même de véhicules plus grand doit rester possible. On peut aussi envisager l'introduction d'un parking zonal jusqu'à 3,5T. Une telle mesure favorise également la fonction de séjour de la zone 30. Dans ce cas, il faut cependant offrir une alternative pour le parking des poids lourds hors de la zone.

Parmi ces mesures on trouve également l'installation de rangements pour vélos sûrs et confortables; la promotion de la mobilité à vélo nécessite également plus d'espace pour leur rangement. Etant donné l'objectif de la zone 30 qui est d'éviter le trafic automobile excédentaire, il faut réserver moins d'espace de stationnement aux automobiles. Les rangements supplémentaires pour vélos peuvent donc s'installer en lieu et place du stationnement pour les automobiles. Il faut absolument éviter les rangements pour vélos sur les pistes cyclables, les trottoirs ou les avancées de trottoirs; les rangements supplémentaires pour vélos ne peuvent se faire au détriment du confort (déjà parfois réduit) des piétons.

#### 3. Mesures en matière d'infrastructure, dont :

- celles modifiant le tracé horizontal : des rétrécissements des bandes de circulation dans un sens ou les deux, des îlots centraux avec ou sans chicanes, des dévoiements, les avancées de trottoirs aux carrefours en T, rétrécissement des carrefours; cela peut se réaliser dans certains cas - et certainement dans une première phase - relativement simplement par des marquages au sol, dont des zones d'évitement tandis que les travaux d'infrastructure en dur peuvent, après évaluation, être prévus dans une phase ultérieure.

Dans cette catégorie de mesures, il faut inclure le marquage de larges pistes cyclables; dans des quartiers résidentiels plus neufs, surtout ceux construits après la 2e Guerre Mondiale à la limite des centres-villes qui souvent, furent pourvus de larges routes bétonnées ou asphaltées afin de promouvoir une conduite automobile confortable; c'est surtout dans ces quartiers que le paysage routier peut être rétréci par le marquage d'une large piste cyclable; la séparation entre circulation automobile et cycliste en combinaison avec d'autres mesures (p.ex. une circulation à sens unique limitée et/ou celle concernant le stationnement) ne sera pas nécessairement plus dangereuse qu'une circulation mixte; en outre, le marquage d'une telle piste cyclable favorise de facto l'usage du vélo; le marquage d'une piste cyclable n'est guère coûteux;

- celles modifiant le tracé vertical, notamment : les ralentisseurs de trafic et les plateaux. Ceux-ci doivent être conformes aux normes techniques de l'arrêt royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique et les

op de openbare weg en van de technische voorschriften waaraan die moeten voldoen, zoals gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 28 oktober 1998. De verkeersdrempels en verkeersplateaus moeten in een zone 30 niet gesignaleerd worden door de verkeersborden A14 en F87. De markeringen (witte strepen op donkere achtergrond) moeten wel aangebracht worden.

- diversen, o.a. materiële afsluiting van straten (bv. door paaltjes, bomen, straatmeubilair,...) waardoor doorgaand autoverkeer onmogelijk wordt, diagonale afsluiting van kruispunten, doorlopende trottoirs.

#### 4. Aanpassingen van het straatbeeld.

De visuele rechtlijnigheid is een uitnodiging om snel te rijden. Ingrepen in het straatbeeld, waarbij kortere perspectieven worden gerealiseerd, kunnen een snelheidsverlaging voor gevolg hebben. Beplantingen, een kleinschalige straatverlichting, straatmeubilair zoals banken, telefooncellen of busschuilhuisjes, kunnen het gewenste effect voor gevolg hebben.

Uiteraard moet rekening gehouden worden met het comfort van het voetgangersverkeer; de voorgestelde ingrepen worden bijgevolg niet aangebracht in de looproute van de voetgangers, maar wel in de plaats van de ruimte van een autoparkeerplaats. Afwisseling in het materiaalgebruik van de bestrating kan eveneens een positieve invloed hebben, maar dit betekent wel een duurdere ingreep.

Dit dient in elk geval overwogen te worden wanneer een weg toch heraangelegd moet worden naar aanleiding van werken aan de riolering en/of andere nutsleidingen (water, electriciteit, gas, openbare verlichting, telefoon of TV-distributie).

Bovenstaande waaier van maatregelen betekent maar een beperkte opsomming, die ongetwijfeld op creatieve wijze kan aangevuld worden.

Een combinatie van al deze mogelijkheden zal in veel gevallen de gehele ruimtelijke organisatie van een zone 30 versterken.

Het is bovendien wenselijk dat evaluatie achteraf zou gebeuren. Dit laat toe na te gaan of de doelstellingen zijn bereikt, eventueel bijkomende maatregelen te voorzien en ervaring op te doen voor nieuwe projecten.

#### 3.4. Veilige inrichting van de zone 30 (artikel 5)

De maatregelen moeten zodanig uitgevoerd zijn dat zij geen gevaar meebrengen voor de bestuurders van motorvoertuigen, de fietsers, of de voetganger. Zij moeten steeds goed zichtbaar zijn.

Maatregelen die bedoeld zijn om de snelheid te verminderen, mogen niet van die aard zijn dat er gevaar voor de weggebruikers uit voortvloeit.

De obstakels in hard materiaal die geïsoleerd aangebracht zijn zonder een aanloopstrook die de bestuurders « begeleidt », kunnen gevaarlijk zijn, zelfs als er met lage snelheid gereden wordt.

Inrichtingen die de voetgangers, en in het bijzonder kinderen, aan het zicht onttrekken, moeten ook worden verworpen.

Maatregelen met een verrassend effect, die niet meteen begrijpelijk zijn voor bestuurders, kunnen eveneens aan de basis liggen van verkeersongevallen.

Het tweevleugelen van een snelheidsverlaging door middel van aanpassingen in het straatbeeld, door verkeersmaatregelen of door infrastructuur-ingrepen dient goed bestudeerd te worden. Maatregelen die te veel ongemak veroorzaken, worden slecht geaccepteerd door de weggebruikers, niet alleen door bestuurders (bijvoorbeeld ook bejaarden die mobiliteitsproblemen hebben); overdrijving schaadt de geloofwaardigheid van de zone 30.

Als er daarentegen te weinig maatregelen genomen worden, komt de geloofwaardigheid ervan eveneens in het gedrang.

Het is dus beslist noodzakelijk een doordacht onderzoek te doen.

Uit de ervaring blijkt voorts dat het esthetisch aspect van belang is in het kader van aanvaarding en het welslagen van de zone 30.

Bijzondere zorg moet daarenboven worden besteed aan de waarneembaarheid van op afstand, door kleurgebruik, gebruik van reflecterende producten en/of reflectoren, adequate conceptie en sterkte van de verlichting.

#### 3.5. Overleg met de buurtbewoners (artikel 4)

De bewoners van de zone moeten voorafgaandelijk betrokken worden bij de instelling van deze zone.

Uit de evaluatie is gebleken dat overleg met de bewoners telkenmale een garantie betekent voor de aanvaarding en de goede werking van de zone 30. Dit is het geval zowel voor de zones 30 die op verzoek van de buurtbewoners werden gerealiseerd, als voor de zones 30 die op initiatief van de gemeentelijke overheid werden ingericht.

Om die reden wordt dit overleg verplicht gesteld.

Er zijn geen strikte regels voorgeschreven voor de organisatie ervan.

prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire (M.B. du 28 octobre 1998). Les ralentisseurs de trafic et les plateaux ne doivent pas être signalés en zone 30 par les signaux A14 et F87. Les marquages (traits blancs sur fond sombre) doivent être tracés;

-divers, entre autre matériel de fermeture des rues (p.ex. par de petites bornes, des arbres, du mobilier urbain,...) grâce auquel la circulation automobile de transit est rendu impossible, la fermeture en diagonale des carrefours, des trottoirs continus.

#### 4. Modification de l'aspect de la rue.

La perspective visuelle rectiligne incite à la vitesse. Les modifications du paysage routier par la réalisation de perspectives plus limitées peuvent entraîner une diminution de la vitesse. L'effet souhaité peut se réaliser par des plantations, un éclairage de rue ponctuel, du mobilier urbain tel que des bancs, des cabines téléphoniques, des abribus.

Il faut essentiellement tenir compte du confort de la circulation piétonne : les modifications proposées ne sont par conséquent pas apportées sur le cheminement des piétons, mais, si possible, en lieu et place de l'espace réservé au stationnement des automobiles. La diversité des matériaux de rue peut s'avérer d'une influence positive mais entraîne une augmentation des coûts.

Ceci devrait en tout cas être envisagé lors de remise en état de la route à la suite de travaux d'égouts et/ou autres installations collectives (eau, gaz, électricité, éclairage public, téléphone ou télédistribution).

Ce qui précède ne représente qu'un relevé sommaire qui peut être certainement complété de manière créative.

Une combinaison de toutes ces possibilités améliorera, dans beaucoup de cas, l'aménagement et l'organisation des zones 30.

Il est en outre souhaitable qu'une évaluation soit menée ensuite. Ceci permet de vérifier si les objectifs sont atteints, d'éventuellement prévoir des mesures supplémentaires et d'enregistrer l'expérience en vue de projets nouveaux.

#### 3.4. Aménagement de la zone 30 en toute sécurité (article 5)

Les mesures prévues à l'article 4 doivent être instaurées de telle façon qu'elles ne créent pas de danger pour les conducteurs de véhicules à moteur, pour les cyclistes, ou pour les piétons. Elles doivent être visibles en tout temps.

Les mesures prévues afin de réduire la vitesse ne peuvent, de par leur caractère, présenter un danger pour les usagers de la route.

Les obstacles que représente le matériel en dur, isolé sans marquage guidant le conducteur, peuvent être dangereux même abordés à vitesse réduite.

Il faut également rejeter les aménagements soustrayant les piétons et en particulier les enfants à la vue.

Les mesures créant un effet de surprise, non compréhensible dans l'immédiat par les conducteurs, peuvent également être à la base d'accidents de la route.

Il s'agit de bien étudier les mesures en vue de réduire la vitesse au moyen de modifications de l'aspect routier, par des mesures en matière de circulation ou d'aménagements de l'infrastructure. Les mesures entraînant trop d'inconfort sont mal acceptées par les usagers de la route, non seulement les conducteurs (par exemple également par les personnes âgées ayant des problèmes de mobilité); l'exagération nuit à la crédibilité de la zone 30.

Si, par ailleurs, trop peu de mesures sont prises, la crédibilité est également en cause.

Il est donc essentiel de réaliser une étude bien pensée.

L'expérience montre également que l'aspect esthétique a son importance dans le cadre de l'acceptation et de la réussite de la zone 30.

Un soin particulier doit être apporté à la perception à distance, l'usage des coloris, l'usage de produits réfléchissants et/ou de catadioptrés, une conception adéquate de l'intensité de l'éclairage.

#### 3.5. Association des riverains (article 4)

Les habitants de la zone doivent être préalablement associés à l'instauration de ladite zone.

L'évaluation a démontré que l'association des habitants offre chaque fois une garantie pour l'acceptation et le bon fonctionnement de la zone 30. C'est le cas pour les zones 30 réalisées à la demande des riverains comme pour les zones 30 instaurées à l'initiative des autorités communales.

Pour ces raisons, cette concertation a été rendue obligatoire.

Aucune règle stricte ne prévaut pour son organisation.

Het gemeentebestuur heeft de vrijheid deze betrokkenheid naar eigen inzichten te organiseren. Overleg gaat nochtans verder dan het louter informeren van de burgers over de voorgenomen maatregel. Zij moeten de kans krijgen om hun mening mee te delen, om zelf voorstellen te doen. Voor de organisatie van het overleg kan de gemeente gebruik maken van de bestaande inspraakstructuren.

Zijn die er niet, dan wordt best een vergadering georganiseerd met de buurtbewoners. De gemeente kan uiteraard een beroep doen op instellingen die gespecialiseerd zijn in de organisatie of begeleiding van dit soort overleg.

#### 4. Afbakening van de zone 30

De zone 30 wordt afgebakend door de verkeersborden F4a en F4b. Binnen de zone mag het bord F4a op strategische plaatsen herhaald worden. Het bord wordt dan aangevuld met een onderbord « herhaling ». Indien mogelijk, mogen ze ook voorafgaandelijk aangekondigd worden. De borden mogen vanzelfsprekend slechts geplaatst worden na goedkeuring van het aanvullend reglement, en in principe, na voltooiing van de geplande uitvoeringsmaatregelen.

Bij de inwerkingtreding van de maatregel is het ook aangewezen om op bijzondere informatiepanelen - in elk geval aan de toegangen tot de zone - de gewijzigde toestand te beklemtonen.

#### 5. Dossier ter goedkeuring

Het dossier waarbij het aanvullend reglement voor goedkeuring wordt voorgelegd moet volgende stukken bevatten :

- het bewijs dat overleg werd gepleegd met de openbare vervoersmaatschappijen, de brandweerdiensten en de diensten voor dringende medische hulpverlening;
- het bewijs van overleg met de bewoners;
- de snelheidsmetingen;
- een plan met een overzicht van de geplande, of reeds uitgevoerde snelheidsremmende maatregelen.

Het is raadzaam dat de gemeenteoverheid, alvorens een ontwerp van besluit aan de gemeenteraad voor te leggen, met de dienst voor het inspecteren van de verkeerstekens in contact treedt teneinde over het voorgestelde ontwerp overleg te plegen.

Er kan ook een beroep gedaan worden op de diensten van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

De nieuwe brochure, die dit instituut zopas over deze reglementering heeft uitgegeven, bespreekt alvast nog meer in detail de principes in deze omzendbrief uiteengezet. Ze vormt een goede leidraad voor de opmaak van een dossier zone 30.

6. Taakstelling : - 50 % letselongevallen op gemeentewegen tegen het jaar 2006.

30 km/uur moet op middellange termijn, tegen het jaar 2006, de norm worden in alle verblijfsgebieden. Met de nieuwe reglementering beschikken de wegbeheerders, in het bijzonder de steden en gemeenten, samen met de andere vernieuwingen die op het vlak van het verkeer per 1 november 1998 in werking treden, over een nieuw en gepast instrumentarium om de verkeersveiligheid in de beoogde gebieden beter te beheersen.

De ongevallen op gemeentewegen maken nog steeds een zeer belangrijk deel uit van het totaal aantal letselongevallen in België, nl. ruim 40 %.

Door de toepassing van het nieuwe instrumentarium kan zowel de objectieve verkeersonveiligheid als het subjectieve onveiligheidsgevoel grondig verminderd worden. Daarom stellen we als doelstelling voorop om tegen het jaar 2006 alle beoogde gebieden tot zone 30 omgevormd te hebben. Het aantal letselongevallen op gemeentewegen kan in die omstandigheden tegen die tijd minstens gehalveerd zijn. Bij de aanloop naar en de aanvang van de 21ste eeuw dient deze taakstelling de leidraad te worden van het verkeersveiligheidsbeleid van alle betrokken overheden.

#### 7. Nuttige adressen

Daarvoor wordt verwezen naar het « Repertorium van de Verkeersveiligheid », uitgegeven eind 1997 door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid en door deze toegestuurd aan alle lokale, provinciale, gewestelijke en federale mandatarissen via de bevoegde autoriteiten.

Het ministerieel rondschrijven van 17 september 1988 betreffende de zones met een snelheidsbeperking van 30km/uur wordt opgeheven.

De Staatssecretaris voor Veiligheid,  
J. Peeters.

Nota

(1) Ambulancedienst aangesloten aan het 100-stelsel

L'administration communale a la liberté d'organiser cette concertation selon ses propres vues. Cependant, la concertation va plus loin qu'une simple information des citoyens concernant la mesure envisagée. Il faut leur donner l'occasion de communiquer leur opinion et qu'ils fassent eux-mêmes des propositions. La commune peut pour l'organisation de la concertation faire appel aux structures participatives existantes.

Si celles-ci n'existent pas, il est utile d'organiser une réunion avec les riverains. La commune peut faire appel à des organismes spécialisées en matière d'accompagnement de ce genre de concertation.

#### 4. Délimitation de la zone 30

La zone 30 est délimitée par les signaux F4a et F4b. Au sein de la zone, le panneau F4a peut être répété aux endroits stratégiques. Le signal est dès lors complété par la mention « rappel ». Si cela s'avère nécessaire, ils peuvent faire l'objet d'une signalisation de préavis. Il va de soi que les signaux ne peuvent être installés qu'après approbation du règlement complémentaire et, en principe, qu'après avoir finalisé les mesures d'aménagements prévues.

Lors de l'entrée en vigueur de cette mesure, il est indiqué, en tout cas à l'entrée de la zone, de mettre l'accent par le biais de panneaux spéciaux sur la modification de la situation.

#### 5. Dossier soumis à l'approbation.

Le dossier avec lequel le règlement complémentaire est soumis à l'approbation doit comporter les documents suivants :

- la preuve de la concertation avec les sociétés publiques de transports, les services d'incendie et les services d'aide médicale urgente;
- la preuve de la concertation avec les habitants;
- les mesures de vitesse;
- un plan contenant un aperçu des mesures projetées ou déjà exécutées en vue de limiter la vitesse.

Il est souhaitable que l'autorité communale, avant de soumettre un projet d'arrêté au conseil communal, entre en contact avec le service d'inspection de la signalisation routière afin de se concerter à propos du projet.

Appel peut également être fait aux services de l'Institut belge pour la Sécurité routière.

La nouvelle brochure concernant la présente réglementation, que cet Institut vient de publier, explique encore plus en détails les principes exposés dans cette circulaire. Elle représente un excellent fil conducteur pour la constitution d'un dossier zone 30.

6. Mission : réduire de 50% les accidents corporels sur les routes communales pour l'an 2006.

Les « 30 km/h » doivent, à moyen terme, devenir la norme de référence pour tous les quartiers résidentiels pour l'an 2006. Grâce à la nouvelle réglementation, les gestionnaires de voirie, en particulier les villes et communes, disposent, avec les autres nouveautés qui entrent en vigueur le 1 novembre 1998 en matière de circulation, d'un outil adéquat permettant de mieux maîtriser la sécurité routière dans les zones visées.

Les accidents sur les routes communales représentent encore une part importante du nombre total d'accidents corporels en Belgique, à savoir plus de 40 %.

Par l'application de ce nouvel outil, l'on peut réduire radicalement l'insécurité routière tant objectivement que subjectivement. L'objectif est donc de transformer toutes les zones intéressées en zone 30 pour l'an 2006. A cette date et dans ces circonstances, le nombre d'accidents corporels sur les routes communales peut être réduit de moitié. Pour le début du 21e siècle, cette mission doit être l'axe directeur de la politique en matière de sécurité de toutes les autorités intéressées.

#### 7. Adresses utiles

Il y a lieu de se référer au « Répertoire de la Sécurité Routière » publié fin 1997 par l'Institut belge pour la Sécurité routière et envoyé à tous les mandataires locaux, provinciaux, régionaux et fédéraux par le biais des autorités compétentes.

La circulaire du 17 septembre 1988 relative aux zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure est abrogée.

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

Note

(1) Service d'ambulances affilié au système 100