

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2004 — 1475

[C — 2004/14090]

26 APRIL 2004. — Ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeersstekens worden bepaald

De Minister van Mobiliteit,

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 en van het gebruik van de openbare weg, inzonderheid op artikel 60.2.;

Gelet op het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeersstekens worden bepaald, gewijzigd bij de ministerieel 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, 19 december 1991, 11 maart 1997, 16 juli 1997, 9 oktober 1998, 17 oktober 2001, 14 mei 2002, 21 oktober 2002, 18 december 2002 en 23 november 2003;

Gelet op de omstandigheid dat de Gewestregeringen bij het ontwerpen van dit besluit betrokken zijn;

Gelet op de hoogdringendheid die wordt gerechtvaardigd door de noodzaak om de verkeersveiligheidsdoelstellingen van de wetgever en de Regering ten uitvoer te leggen, wordt aan de Raad van State een advies binnen vijf dagen gevraagd.

De hoogdringendheid wordt ook gerechtvaardigd door de wil van de regering om het aantal doden en gewonden op onze wegen drastisch te verminderen. In vergelijking met andere Europese landen vertoont België immers een van de slechtste scores inzake verkeersveiligheidsindicatoren, en dit inzonderheid in termen van mortaliteit. Er moet snel worden opgetreden om de doelstellingen te halen die de Regering zichzelf heeft opgelegd in het kader van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid en om zich zo snel mogelijk aan te passen aan de modellanden op dit gebied. Ter herinnering: België heeft zich ertoe verbonden het aantal doden en gewonden op zijn wegen tegen 2006 met 33 % te verminderen.

Het voornaamste middel om deze doelstelling te bereiken is het beïnvloeden van het gedrag van de bestuurders. Dus blijft de regering een reeks maatregelen doorvoeren om dit middel ten uitvoer te brengen. Er werd namelijk besloten op de Ministerraad van 20 en 21 maart 2004 om de automobilisten in schoolomgevingen en op plaatsen drukbezocht door vakantiegangers, te sensibiliseren. De schoolomgevingen zullen eveneens een betere veiligheid genieten door er een zone 30 in te richten.

De regering acht het noodzakelijk om de zones 30 te veralgemenen in schoolomgevingen. Daartoe moeten de wegbeheerders zones 30 oprichten rond iedere school voor het begin van het schooljaar 2005.

De Regering wenst de wegbeheerders in staat te stellen om te beschikken over alle noodzakelijke middelen om hun acties beter te kunnen uitvoeren in functie van de omstandigheden. Zo zullen ze in functie van de seizoenen de snelheid kunnen aanpassen in zones die dichtbevolkt zijn met vakantiegangers. De mobiliteits- en verkeersveiligheidsproblemen die optreden bij wegenwerken zullen kunnen vermeden worden door het verbod op het gebruik van de cruise control (of kruissnelheidsregelaar) of door de mogelijkheid te bieden aan de voertuigen die zich verplaatsen van thuis naar het werk om speciale verkeersstroken te gebruiken.

De hoogdringendheid rechtvaardigt zich eveneens door de noodzakelijkheid voor de volgende gewestelijke regeringen om hun beleid op vlak van wegbeheer voor te bereiden.

Gelet op het advies 36.952/4 van de Raad van State, gegeven op 19 april 2004 met toepassing van artikel 84, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State,

Besluit :

Artikel 1. In het artikel 6.7.1.1°, tweede lid van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeersstekens worden bepaald, gewijzigd bij ministerieel besluit van 9 oktober 1998, worden de woorden «overeenkomstig het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor het instellen van de zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur» opgeheven.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2004 — 1475

[C — 2004/14090]

26 AVRIL 2004. — 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 Ministre de la Mobilité,

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 et de l'usage de la voie publique, 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, 19 décembre 1991, 11 mars 1997, 16 juillet 1997, 9 octobre 1998, 17 octobre 2001, 14 mai 2002, 21 octobre 2002, 18 décembre 2002 et 23 novembre 2003;

Vu l'association des Gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'urgence justifiée par la nécessité de mettre en œuvre les objectifs du législateur et du Gouvernement en matière de sécurité routière, une demande d'avis en cinq jours est adressée au Conseil d'Etat.

L'urgence se justifie également au regard de la volonté du Gouvernement de réduire de manière drastique le nombre de morts et de blessés sur nos routes. En effet, la Belgique réalise, comparativement aux autres pays européens, l'un des moins bons scores par rapport aux indicateurs de sécurité routière, et ce notamment en termes de mortalité; il s'imposait de réagir rapidement afin de rencontrer les objectifs que le Gouvernement s'est fixé dans le cadre des Etats-généraux de la sécurité routière et de pouvoir s'aligner au maximum sur les Etats « modèles » en la matière. Pour rappel, la Belgique s'est engagée à réduire de 33 % le nombre de morts et de blessés sur ses routes d'ici 2006.

Le principal moyen pour atteindre cet objectif est d'influencer le comportement des conducteurs. Dès lors, le gouvernement a adopté et continue d'adopter toute une série de mesures afin de mettre en œuvre ce moyen. Il a notamment décidé lors du Conseil des Ministres des 20 et 21 mars 2004, de sensibiliser les automobilistes aux abords des écoles et aux endroits fréquentés par les vacanciers. Les abords des écoles pourront également voir leur sécurité renforcée par l'installation d'une zone 30.

Le gouvernement estime nécessaire de généraliser les zones 30 aux abords des écoles. Pour ce faire, les gestionnaires de voiries doivent mettre en place des zones 30 autour de chaque école avant la rentrée scolaire 2005.

Le Gouvernement souhaite permettre aux gestionnaires de voiries de disposer de tous les instruments nécessaires afin de mieux cibler leurs actions en fonction des circonstances. Ils pourront ainsi en fonction des circonstances saisonnières limiter la vitesse dans des zones à forte densité de vacanciers. Les problèmes de mobilité et de sécurité routière rencontrés lors de la réalisation de travaux sur les voiries pourront être évités par l'interdiction de l'utilisation du cruise control (ou régulateur de vitesse de croisière) ou par la possibilité pour les véhicules organisant des déplacements entre le domicile et le lieu de travail d'emprunter des bandes de circulation particulières.

L'urgence se justifie également par la nécessité pour les prochains gouvernements régionaux de préparer leur politique en matière de gestion des voiries.

Vu l'avis 36.952/4 du Conseil d'Etat, donné le 19 avril 2004 en application de l'article 84, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat,

Arrête :

Article 1^{er}. A l'article 6.7.1.1°, deuxième alinéa, de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière, modifié par l'arrêté ministériel du 9 octobre 1998, les mots « conformément à l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'instauration des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure » sont supprimés.

Art. 2. In artikel 9.9.1°, b), van hetzelfde besluit, gewijzigd bij ministerieel besluit van 14 april 2002, wordt na de woorden «het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer», de volgende zin toegevoegd: «en van het gebruik van de openbare weg en behalve wat betreft het gevaarsbord A51 wanneer het gevoegd is bij een verkeersbord F4a of zonale C43 met de vermelding 50 of zonale C43 met de vermelding 70».

Art. 3. In hetzelfde besluit wordt een artikel 9.12 ingevoegd, dat luidt als volgt:

«9.12. Verkeersbord C48. Vanaf het verkeersbord tot het volgend kruispunt, verbod de cruise control of kruissnelheidsregelaar te gebruiken.

Een onderbord van het type VII van bijlage 2 bij dit besluit, aangebracht onder het verkeersbord C48 beperkt het verbod tot de bestuurders van voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa hoger is dan de aangeduide.»

Art. 4. Artikel 12.1bis van hetzelfde besluit, gewijzigd bij ministerieel besluit van 14 mei 2002, wordt aangevuld met de punten 3, 4 en 5 die als volgt luiden:

«3. Met deze verkeersborden worden één of meerdere straten afgebakend waarin de verblijfsfunctie primeert of waarin de verkeersfunctie ondergeschikt wordt gemaakt aan de verblijfsfunctie, en dit als gevolg van het beleid dat door de wegbeheerder gevoerd wordt.

4. De toegang tot de zone 30, die aangeduid wordt met deze verkeersborden, moet duidelijk herkenbaar zijn door de plaatsgesteldheid, door een inrichting of door beide.

5. Indien aansluitend bij een schoolomgeving, zoals gedefinieerd in artikel 2.37 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, de mogelijkheid bestaat om een grotere zone 30 af te bakenen omdat er één of meer straten op aansluiten met een overwegende verblijfsfunctie, zodat de schoolomgeving hierin vervat kan zijn, dan kan deze meer omvattende zone 30 afgebakend worden, in plaats van alleen maar de strikter geïnterpreteerde schoolomgeving.»

Art. 5. In hetzelfde besluit wordt een artikel 12.1ter ingevoegd, dat luidt als volgt:

« 12.1ter:

Verkeersborden F4a en A23. Begin van een schoolomgeving.

Verkeersbord F4b. Einde van een schoolomgeving.

Behoudens uitzonderlijke gevallen, gerechtvaardigd door de plaatsgesteldheid moet elke schoolomgeving met deze verkeersborden worden afgebakend».

Art. 6. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt, met uitzondering van artikel 5 dat op 1 september 2005 in werking treedt.

Brussel, 26 april 2004.

B. ANCIAUX

Art. 2. – A l'article 9.9.1°, b), du même arrêté, modifié par l'arrêté ministériel du 14 avril 2002, les mots « et de l'usage de la voie publique et sauf en ce qui concerne le signal de danger A51, lorsqu'il est placé conjointement à un signal F4a ou à un signal zonal C43 portant la mention 50 ou à un signal zonal C43 portant la mention 70 » sont insérés après les mots « du règlement général sur la police de la circulation routière ».

Art. 3. Un article 9.12, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté:

«9.12. Signal C48. A partir de ce signal jusqu'au prochain carrefour, interdiction d'utiliser la cruise control ou régulateur de vitesse de croisière.

Un panneau additionnel du type VII de l'annexe 2 au présent arrêté, complétant le signal C48 limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse la masse indiquée.»

Art. 4. L'article 12.1bis du même arrêté, modifié par l'arrêté ministériel du 14 mai 2002, est complété par les points 3, 4 et 5 rédigés comme suit:

« 3. A l'aide de ces signaux, sont délimitées une ou plusieurs rues dans lesquelles la fonction de séjour prime ou, dans lesquelles la fonction de circulation est subordonnée à la fonction de séjour et ce, en raison de la politique menée par le gestionnaire de voirie.

4. L'accès à la zone 30, qui est indiqué avec ce signal, doit être clairement reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux.

5. S'il existe près d'un abord d'école, tel que défini à l'article 2.37 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, la possibilité de délimiter une zone 30 plus importante, parce qu'une ou plusieurs rues annexes sont considérées comme ayant une fonction de séjour, de telle manière que l'abord d'école peut être inclus dans cette zone, on peut immédiatement délimiter cette zone 30 étendue plutôt que d'interpréter de manière stricte la notion d'abords d'école.»

Art. 5. . Un article 12.1ter, rédigé comme suit, est inséré dans le même arrêté:

« 12.1ter:

Signaux A23 et F4a. Début d'une zone abords d'école.

Signal F4b. Fin d'une zone abords d'école.

Sauf circonstances exceptionnelles, justifiées par l'état des lieux, les abords d'école de chaque établissement scolaire doivent être délimités par ces signaux.»

Art. 6. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception de l'article 5, qui entre en vigueur le 1^{er} septembre 2005.

Bruxelles, le 26 avril 2004.

B. ANCIAUX

FEDERALE OVERHEIDSDIENST
SOCIALE ZEKERHEID

N. 2004 — 1476

[C — 2004/22297]

25 APRIL 2004. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 14 december 1978 tot toekenning van het sociaal welzijn aan de gewezen werknemers van Belgisch-Congo en Ruanda-Urundi in uitvoering van artikel 18 van de wet van 11 februari 1976 dat een artikel 10bis inlast in de wet van 16 juni 1960

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 16 juni 1960 dat de organismen belast met het beheer van de sociale zekerheid van de werknemers van Belgisch-Congo en Ruanda-Urundi onder de controle en de waarborg van de Belgische Staat plaatst, en dat waarborg draagt door de Belgische Staat van de maatschappelijke prestaties ten gunste van deze werknemers verzekerd, inzonderheid op artikel 10bis, ingevoegd bij de wet van 11 februari 1976;

SERVICE PUBLIC FEDERAL
SECURITE SOCIALE

F. 2004 — 1476

[C — 2004/22297]

25 AVRIL 2004. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 14 décembre 1978 octroyant le progrès social aux anciens employés du Congo belge et du Ruanda-Urundi en exécution de l'article 18 de la loi du 11 février 1976 insérant un article 10bis dans la loi du 16 juin 1960

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

Vu la loi du 16 juin 1960 plaçant sous la garantie de l'Etat belge les organismes gérant la sécurité sociale des employés du Congo belge et du Ruanda-Urundi et portant garantie par l'Etat belge des prestations sociales assurées en faveur de ceux-ci, notamment l'article 10bis, inséré par la loi du 11 février 1976;