

[C – 2002/14140]

[C – 2002/14140]

14 MEI 2002. — Ministerieel rondschrijven betreffende de toepassing van de maximum snelheidsbeperking van 30 km per uur in de schoolomgeving

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,

Bij de acties die de regering voert om de verkeersveiligheid te verbeteren, nemen de initiatieven die ten bate van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers worden genomen, een bevoorrechte plaats in.

Dit rondschrijven heeft overigens slechts betrekking op een deel-aspect van een ruimere actie ter bescherming van de kwetsbare weggebruikers.

De wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976, waarbij de minimum-afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeers-tekens worden bepaald, beoogt zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur te kunnen invoeren in de schoolomgeving. Die snelheidsbeperking is ofwel bestendig van aard, ofwel punctueel, door middel van signalisatie met veranderlijke informatie.

Voorts is in bijkomende orde het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor het instellen van zones met een snelheidsbeperking tot 30 km per uur, aangepast.

Hiermee wordt opnieuw, bij de reeds bestaande mogelijkheden, een instrument ter beschikking gesteld van de wegbeheerders.

Niet aangepaste snelheid behoort tot de voornaamste factoren van verkeersongevallen zowel wat betreft de oorzaak als wat betreft de ernst. Dit is niet anders op de schoolroutes en in de omgeving van scholen, waar, op bepaalde momenten, grote concentraties van jonge verkeersdeelnemers direct geconfronteerd worden met autoverkeer dat nog onvoldoende rekening houdt met deze jonge en vaak onervaren gebruikers van de openbare weg.

Daarom is het van wezenlijk belang dat dit probleem structureel wordt aangepakt.

De wegbeheerders hebben trouwens al heel wat gerealiseerd op dit gebied: ze hebben allerlei infrastructuur- en verkeersaanpassingen doorgevoerd ten einde de veiligheid in tal van schoolomgevingen te verbeteren; in bepaalde gevallen zijn de actiemogelijkheden, rekening houdend met een geheel van randvoorwaarden (aanlegproblemen gelet op de functie van de weg, kostprijs, verscheidenheid en versnippering enz...) eerder beperkt.

Toch is de inzet heel belangrijk, vooral bij complexe toestanden waarin de fysische mogelijkheden tot ingrijpen moeilijk in de praktijk te brengen zijn. Het gaat dan vooral om die plaatsen waar zowel de objectieve als de subjectieve onveiligheid het grootst is.

Het typevoorbeeld van dergelijke schoolomgeving situeert zich langs verbindingswegen die veel verkeer verwerken en die tevens hoge snelheden mogelijk maken.

In andere gevallen, zo zal verder blijken, zijn de vereisten om een zone 30 in te richten, in feite reeds voorhanden.

De regelgeving maakt voortaan het volgende mogelijk :

a) Het gebruik van verkeersborden F4a op bestendige wijze :

verkeersborden A23 worden er aan toegevoegd om een zone in de schoolomgeving aan te duiden, waarbij de voorwaarden die bepaald zijn bij koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor het instellen van zones met een snelheidsbeperking tot 30 km per uur, niet van toepassing zijn.

In deze context is het aan te bevelen om maatregelen in verband met aanleg en/of organisatie van het verkeer in de betrokken straat of zone, te nemen.

Elk geval moet bijgevolg afzonderlijk worden onderzocht.

Aangezien het om een permanente aanduiding gaat is deze signalisatie vooral aangewezen in schoolomgevingen met hoofdzakelijk lokaal verkeer.

14 MEI 2002. — Circulaire ministérielle relative à l'application de la vitesse maximale de 30 km/heure aux abords des écoles

La Ministre de la Mobilité et des Transports,

Dans les actions déterminées que mène le gouvernement pour accroître la sécurité routière, celles relatives aux usagers de la route les plus vulnérables occupent une place privilégiée.

La présente circulaire ne s'attache au demeurant qu'à un volet d'une action plus vaste qui vise à protéger les usagers vulnérables.

La mesure mise en oeuvre par les modifications de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions de placement de la signalisation routière vise à permettre d'instaurer des zones à limitation de vitesse à 30 km/heure maximum aux abords des écoles soit à titre permanent soit de manière ponctuelle en recourant à une signalisation à message variable.

Subsidiairement, 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 a été adapté.

Il s'agit en l'occurrence d'un outil complémentaire à l'arsenal des mesures déjà à disposition des gestionnaires de voirie.

La vitesse inadaptée est un des facteurs déterminants tant dans la survenance des accidents que dans leur gravité. Il n'en va pas autrement sur les chemins qui mènent aux écoles et aux abords de celles-ci où, à certains moments, de grandes concentrations de jeunes usagers de la route sont directement confrontées avec la circulation automobile qui tient encore trop peu compte de ces usagers jeunes et souvent inexpérimentés.

C'est pourquoi il est essentiel d'aborder ce problème de manière structurelle.

Si les gestionnaires de voirie ont déjà été particulièrement actifs et ont pris des mesures d'infrastructure et de circulation afin d'améliorer la sécurité aux abords de nombreuses écoles, dans certains cas, les marges qui peuvent être développées compte tenu d'un ensemble de conditions annexes (difficultés d'aménagement eu égard à la fonction de la voirie, coût de l'opération, dispersion des problèmes, etc.) sont plutôt ténues.

Mais l'enjeu est d'importance, surtout dans les situations complexes où les moyens « physiques » d'intervention sont difficiles à mettre en oeuvre. Il s'agit surtout d'endroits où tant l'insécurité objective que subjective sont les plus grandes.

L'exemple type de tels abords d'écoles se situe le long de voies de liaison supportant une circulation importante tout en permettant des vitesses élevées.

Dans d'autres cas, nous le verrons plus loin, les conditions sont pratiquement déjà rencontrées pour créer une zone 30.

La réglementation permet désormais :

a) L'usage de signaux F4a de manière permanente :

les signaux A23 y sont ajoutés pour indiquer une zone aux abords d'écoles, où les conditions prévues par l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'implantation des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure, ne sont pas d'application.

Dans ce contexte, il est recommandé de prendre des mesures d'aménagement et/ou d'organisation de la circulation dans la rue ou la zone concernées.

Chaque cas devra donc être examiné séparément.

Comme il s'agit d'une signalisation permanente, elle est surtout indiquée aux abords des écoles où la circulation est de type essentiellement local.

b) Het gebruik van verkeersborden F4a met veranderlijke informatie :

bijkomend worden de borden A23 geplaatst.

In dit geval mag de signalisatie van de maximum snelheidslimiet evenwel slechts worden toegepast tijdens de periodes van aankomst en vertrek van de kinderen.

Blijft dan natuurlijk de toepassing van de maatregel en vooral het verzekeren van de geloofwaardigheid ervan.

Het feit dat voorzien is in een permanente signalisatie of een signalisatie met veranderlijke informatie is helemaal niet toevallig.

Een bestendige signalisatie heeft haar plaats in een context waarin een snelheid van 30 km/u als vanzelfsprekend wordt ervaren, ook buiten de schooluren; het gaat dus om zones waar de verbijfsfunctie overwegend is en waar de drukte van het schoolverkeer een fenomeen is dat beperkt is in de tijd.

Een systeem van signalisatie met veranderlijke informatie daarentegen kan best aangewend worden op plaatsen waar de verkeersomstandigheden enkel bij het begin en het einde van de school een snelheidslimiet van 30 km/u rechtvaardigen en waar aanpassingen van infrastructuur of de organisatie van het verkeer zich meestal beperken tot de beveiliging van de kwetsbare verkeersdeelnemers.

De zone die door middel van de signalisatie afgebakend moet worden, moet geval per geval worden onderzocht.

Ze mag niet buitensporig uitgestrekt zijn zonder dat de invloed van het schoolverkeer op de verkeerssituatie zichtbaar is, zoniet verliest ze elke geloofwaardigheid.

Ze dient dus beperkt te zijn tot de straat of de straten in de directe schoolomgeving of de kritieke zone met geconcentreerd verkeer van schoolkinderen.

Het is mogelijk dat de veiligheidsproblemen zich niet voordoen bij de toegang van het gebouw zelf, maar in de nabijheid ervan, b.v. aan de oversteekplaatsen van een ingewikkeld kruispunt.

Als men de gevallen uitsluit waarbij voorzien is in een bijzondere inrichting en waar verkeersmaatregelen zijn genomen die het statuut van een klassieke zone 30 rechtvaardigen, zou de zone waarin de maatregel wordt ingevoerd niet verder mogen reiken dan 100 tot 150 m rond de betrokken school.

Het gaat ook niet om een maatregel waarvan de toepassing lineair is. De problemen moeten duidelijk aanwezig zijn en goed in kaart worden gebracht zodat de gepaste maatregelen kunnen genomen worden.

Er dient dus voorafgaandelijk aandacht te worden geschonken aan de opmaak van een echte inventaris van knelpunten en problemen. Deze moet tot stand komen met inbreng van zoveel mogelijk betrokkenen.

Overigens moeten, gebeurlijk, andere begeleidende maatregelen worden getroffen.

Op het gebied van infrastructuur en verkeersmaatregelen moet, buiten de maatregelen die beogen de snelheid te matigen, overgegaan worden tot een volledig onderzoek : de kwaliteit van de looproutes van de voetgangers, oversteekplaatsen, fietsvoorzieningen, haltes van de geregelde of bijzondere (leerlingenvervoer) vervoerdiensten, beheer van het stilstaan en parkeren, keuze van de in- en uitgangen voor de scholieren (gebeurlijk, bescherming hiervan), enz.

Het toezicht uit preventief oogpunt alsook de controle van de maatregelen door de politiediensten is vanzelfsprekend noodzakelijk, maar de inrichtende macht kan eveneens uitkijken naar ondersteunende maatregelen, bv het inzetten van gemachtigde opzichters.

Op school zelf moet daarenboven continu aan verkeersopvoeding, informatie en sensibilisering worden gedaan. Hierbij mag men zich niet enkel richten tot de kinderen zelf en de leerkrachten, maar ook tot de ouders, die een cruciale rol spelen en een belangrijke voorbeeldfunctie vervullen.

b) L'usage de signaux F4a à message variable :

les signaux A23 sont placés de manière additionnelle.

Dans ce cas, cependant, la signalisation ne pourra être mise en oeuvre, s'agissant de la limite maximale de la vitesse, que pendant les périodes d'entrées ou de sorties des écoles.

Reste bien évidemment l'application de la mesure et surtout d'en assurer sa crédibilité.

Le fait que l'on ait prévu une signalisation permanente ou à message variable n'est nullement fortuit.

Une signalisation permanente aura sa place dans un contexte où 30 km/h est considéré comme une vitesse normale, également en dehors des heures d'école ; il s'agit donc de zones où la fonction de séjour est prépondérante et où la densité de la circulation scolaire est un phénomène limité dans le temps.

Par contre, une signalisation à message variable aura sa place à des endroits où les conditions de circulation justifient une limitation de vitesse à 30km/h aux seuls moments d'entrées et de sorties de l'école et où les adaptations d'infrastructure ou d'organisation du trafic se limitent le plus souvent à la protection des usagers vulnérables.

La zone à délimiter au moyen de la signalisation est à examiner au cas par cas.

Elle ne peut être outrancièrement étendue sans que l'influence du trafic scolaire ne soit visible sur la circulation, sous peine de perdre toute crédibilité.

Elle sera dès lors limitée à la rue ou aux rues situées aux abords directs de l'école ou encore dans la zone critique comportant une concentration de trajets d'élèves.

Il se peut que les problèmes de sécurité ne se poseront pas à l'entrée même de l'établissement mais à proximité de celui-ci aux traversées d'un carrefour complexe par exemple.

Si l'on exclut les cas où le statut d'une zone 30 classique est justifié par la réalisation d'un aménagement spécifique et par des mesures relatives à la circulation, la zone où l'on instaurera la mesure ne devrait pas dépasser 100 à 150 m autour de l'école en cause.

Il ne s'agit pas non plus d'une mesure dont l'application est linéaire. Les problèmes de vitesse doivent être manifestes et dûment répertoriés afin de pouvoir prendre les mesures adéquates.

C'est donc à un véritable inventaire des points critiques et problèmes qu'il faut procéder préalablement. Cet inventaire doit se faire avec la participation du plus grand nombre possible d'intéressés.

Par ailleurs, d'autres mesures d'accompagnement doivent éventuellement être prises.

En matière d'infrastructure et de mesures de circulation, outre les mesures visant à ralentir les vitesses, c'est à un examen exhaustif qu'il faut procéder : qualité du cheminement des piétons, traversées, aménagements pour les cyclistes, arrêts des services réguliers ou spécialisés (ramassage scolaire) de transport en commun, gestion de l'arrêt et du stationnement, choix des entrées et sorties des élèves (protection éventuelle de celles-ci), etc.

La surveillance à caractère préventif et le contrôle des mesures prises par les services de police est bien évidemment indispensable mais les pouvoirs organisateurs peuvent aussi opter pour des mesures d'encadrement complémentaire et, en l'occurrence, ce sont les surveillants habilités qui sont visés.

En outre, au sein de l'école elle-même, une éducation, une information et une sensibilisation soutenues doivent être entreprises. Elle viseront non seulement les enfants eux-mêmes et le corps enseignant mais aussi les parents dont le rôle est essentiel et qui ont une importante fonction d'exemple.

Periodiek toezicht, waarbij normovertredend gedrag wordt betoed, zal in vele gevallen noodzakelijk zijn; zowel wat betreft snelheids-overtredingen als andere overtredingen waarbij de veiligheid van de kwetsbare weggebruikers in het gedrang komt.

Tenslotte moet het geheel van maatregelen na verloop van tijd geëvalueerd worden. Via een kritische analyse zullen de tekortkomin-gen en de zwakke punten aan het licht komen en kunnen ze verholpen worden.

De evaluatie kan door elke belanghebbende gebeuren maar normaal zou ze plaats moeten hebben ter gelegenheid van overleg tussen de betrokken partijen [overheid, schooldirectie, leerkrachten (het verband tussen de problemen en de voorvallen die de leerlingen aanbrengen is bijzonder leerrijk), oudercomités en omwonenden].

Al heeft dit rondschriven tot hoofddoel een bijkomend hulpmiddel te verschaffen, in de allereerste plaats voor de wegbeheerders, toch is het onontbeerlijk dat het ingepast wordt in een allesomvattende aanpak van de veiligheidsproblematiek in de schoolomgeving. Het ligt voor de hand dat alle betrokkenen hier een bijdrage kunnen en moeten leveren.

Vanzelfsprekend situeert deze materie zich in de aanvullende verkeersreglementering en is de voorgedijprocedure van toepassing.

Mevr. I. DURANT

Un contrôle périodique, réprimant les comportements transgressifs, sera souvent nécessaire. Ce contrôle concernera autant les infractions relatives à la vitesse que d'autres infractions qui compromettent la sécurité des usagers vulnérables.

Enfin, l'ensemble des mesures doit faire l'objet d'une évaluation après un certain temps. Une analyse critique permettra de mettre à jour les manquements et les points faibles et d'y pallier.

Cette évaluation peut être menée par l'un ou l'autre intervenant mais idéalement elle devrait avoir lieu au cours de concertations entre les partenaires [autorité, direction de l'école, corps enseignant (la relation des problèmes et des incidents relatés par les enfants est extrêmement instructive), représentants des parents et riverains].

Si la présente circulaire a pour objet premier de présenter un outil complémentaire à destination principalement des gestionnaires de voirie, il est indispensable qu'il s'inscrive dans une approche globale de la problématique de la sécurité aux abords des écoles. Il paraît évident que tous les intéressés peuvent et doivent y apporter leur contribution.

Il va de soi que cet outil est soumis à réglementation complémentaire et à approbation de l'autorité de tutelle.

Mme I. DURANT

MINISTERIE VAN FINANCIEN, MINISTERIE VAN SOCIALE ZAKEN, VOLKSGEZONDHEID EN LEEFMILIEU EN MINISTERIE VAN TEWERKSTELLING EN ARBEID

[2002/41705]

Lijst van de geregistreerde aannemers (283^e aanvulling)

De 283^e aanvulling van de lijst wordt gepubliceerd in bijvoegsel tot het *Belgisch Staatsblad* van 31 mei 2002, onder pagina's — 1 — tot — 19 —.

MINISTERE DES FINANCES, MINISTERE DES AFFAIRES SOCIALES, DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE L'ENVIRONNEMENT ET MINISTERE DE L'EMPLOI ET DU TRAVAIL

[2002/41705]

Liste des entrepreneurs enregistrés (283^e supplément)

Le 283^e supplément à la liste est publié en supplément au *Moniteur belge* du 31 mai 2002, sous les folios — 1 — à — 19 —.

**MINISTERIE VAN SOCIALE ZAKEN,
VOLKSGEZONDHEID EN LEEFMILIEU**

[C - 2002/22091]

Bericht. — Koninklijk besluit van 12 januari 1993 tot vaststelling van het tarief van het ereloon en de kosten voor de geneesheer-deskundigen aangewezen inzake geschillen betreffende de tege-moetkomsten aan gehandicapten, koninklijk besluit van 21 novem-ber 1994 tot vaststelling van het tarief van de erelonen en de kosten voor medische deskundigen aangewezen inzake geschillen betref-fende kinderbijslag voor werknemers en koninklijk besluit van 25 juni 1997 tot vaststelling van het tarief van de erelonen en de kosten voor de deskundigen aangewezen door de arbeidsgerechten inzake de geschillen betreffende de regeling voor verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen. — Indexatie van de bedragen op 1 januari 2002

De in artikel 1, eerste lid, 1^o, 2^o en 3^o, b) en c) van de bovenvermelde koninklijke besluiten opgenomen bedragen zijn, voor het jaar 2002 :

1^o persoonlijk ereloon van de deskundige : EUR 295,07;

2^o administratieve kosten : EUR 88,29;

3^o kosten voor de bijkomende onderzoeken :

b) onderzoek uitgevoerd door een psycholoog, met volledige reeks testen : EUR 119,94;

c) elk ander onderzoek (m.a.w. niet medisch onderzoek of onderzoek niet bedoeld in b) : EUR 59,97.

Deze bedragen zijn van toepassing voor de expertises waarvan het definitief verslag neergelegd wordt vanaf 1 januari 2002.

**MINISTERE DES AFFAIRES SOCIALES,
DE LA SANTE PUBLIQUE ET DE L'ENVIRONNEMENT**

[C - 2002/22091]

Avis. — Arrêté royal du 12 janvier 1993 fixant le tarif des honoraires et frais pour les médecins-experts désignés dans les litiges relatifs aux allocations aux handicapés, arrêté royal du 21 novembre 1994 fixant le tarif des honoraires et frais pour les experts médicaux désignés dans les litiges relatifs aux allocations familiales pour travailleurs salariés et arrêté royal du 25 juin 1997 fixant le tarif des honoraires et frais dus aux experts désignés par les juridictions du travail dans les litiges relatifs au régime d'assurance obligatoire soins de santé et indemnités. — Indexation au 1^{er} janvier 2002

Les montants mentionnés à l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, 2^o et 3^o, b) et c) des arrêtés royaux précités sont égaux pour l'année 2002, à :

1^o honoraires personnels de l'expert : EUR 295,07;

2^o frais administratifs : EUR 88,29;

3^o frais pour les examens complémentaires :

b) examens réalisés par un psychologue, avec batterie complète de tests : EUR 119,94;

c) tout autre examen (c'est-à-dire examen non médical ou examen non visé sous b) : EUR 59,97.

Ces montants sont applicables aux expertises dont le rapport définitif est déposé à partir du 1^{er} janvier 2002.