Gedownload van https://wc2026.preview3.sanmaxprojects.be/nl/regelgeving/1998014274~odjhhfr85a

Publicatiedatum: 6 november 1998 - **Downloaddatum:** 5 november 2026

MINISTERIEEL RONDSCHRIJVEN VAN 27 OKTOBER 1998 BETREFFENDE DE ZONES MET EEN SNELHEIDSBEPERKING TOT 30 KM PER UUR

Inhoud

- 1. Inleiding
- 2. Zone 30 : de nieuwe norm voor alle verblijfsgebieden
- 3. De nieuwe reglementering
- 4. Afbakening van de zone 30
- 5. Dossier ter goedkeuring
- 6. Taakstelling : - 50 % letselongevallen op gemeentewegen tegen het jaar 2006.
- 7. Nuttige adressen

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 22quater 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.

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-Brittannie¨ 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 Nul² 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 22quater 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 verkeerstoename 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 vertrekbasis voor de zone 30 reglementering in aanmerking kwam.

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 en 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 vlotte 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 vlotte 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 verbindingsfunctie 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 verkeerstekens 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.

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 reisroutes 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.

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 rechtlijnigheid en werkt snelheidsverhogend. Daarom is het invoeren van het geschrankt, 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 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 ge?¨soleerd 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 teweegbrengen van een snelheidsverlaging door middel van aanpassingen in het straatbeeld, door verkeersmaatregelen of door infrastructuuringrepen 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.

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 Belgie¨, 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