Gedownload van https://wc2026.preview3.sanmaxprojects.be/nl/regelgeving/2002014140~bbczhrtacx

wegcode.be

Publicatiedatum: 31 mei 2002 - **Downloaddatum:** 6 november 2026

MINISTERIEEL RONDSCHRIJVEN VAN 14 MEI 2002 BETREFFENDE DE TOEPASSING VAN DE MAXIMUM SNELHEIDSBEPERKING VAN 30 KM PER UUR IN DE SCHOOLOMGEVING



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 deelaspect 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 verkeerstekens 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 :



F4a

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.


A23

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.

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.

Periodiek toezicht, waarbij normovertredend gedrag wordt beteugeld, zal in vele gevallen noodzakelijk zijn; zowel wat betreft snelheidsovertredingen 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 tekortkomingen 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 rondschrijven 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 voogdijprocedure van toepassing.

Mevr. I. DURANT