

**SERVICE PUBLIC FEDERAL SANTE PUBLIQUE,
SECURITE DE LA CHAINE ALIMENTAIRE
ET ENVIRONNEMENT**

[C – 2011/24190]

Annulation par le Conseil d'Etat

L'arrêt n° 214.113 du Conseil d'Etat du 24 juin 2011 annule la circulaire adressée aux gestionnaires des hôpitaux privés, datée du 1^{er} octobre 2009, signée par la Ministre des Affaires sociales et de la Santé publique, chargée de l'Intégration sociale, ayant pour objet l'application de l'accord social 2005-2010 pour ce qui concerne l'élargissement de l'équipe mobile, la transmission des horaires et le remplacement immédiat des travailleurs absents.

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST VOLKSGEZONDHEID,
VEILIGHEID VAN DE VOEDSELKETEN
EN LEEFMILIEU**

[C – 2011/24190]

Vernietiging door de Raad van State

Het arrest n° 214.113 van de Raad van State van 24 juni 2011 vernietigt de circulaire gericht aan de beheerders van de privé-ziekenhuizen, gedateerd op 1 oktober 2009, ondertekend door de Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, belast met de Sociale Integratie, met als onderwerp hebbende de toepassing van het sociaal akkoord 2005-2010, voor wat betreft de uitbreiding van de mobiele ploeg, de overdracht van de erelonen en het onmiddellijk vervangen van afwezige werknemers.

**GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION
GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN**

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[C – 2011/27142]

23 MAI 2011. — Circulaire relative aux zones résidentielles et aux zones de rencontre

A Mmes et MM. les membres des collèges communaux des villes et communes de la Région wallonne,

L'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et l'usage de la voie publique - plus communément appelé Code de la route - définit les zones résidentielles et de rencontre en son article 2.32. Il détermine également en son article 22*bis* les règles d'usage de la voie publique en cas de circulation dans les zones résidentielles et de rencontre.

Le 23 juin 1978, une circulaire ministérielle relative aux zones résidentielles a été adoptée. Elle n'est cependant pas adaptée à la zone de rencontre, laquelle ne fut introduite dans le Code de la route que par l'arrêté royal du 4 avril 2003.

Cette circulaire n'a jamais été revue alors que les conditions de trafic et la protection des usagers doux ont considérablement évolué depuis lors.

Les zones résidentielles et de rencontre, telles que définies par l'article 2.32 du Code de la route, sont par ailleurs des outils permettant l'amélioration de la sécurité routière, de la convivialité entre usagers et une meilleure protection des usagers doux en organisant un partage équilibré de l'usage de la voie publique.

Depuis le 1^{er} janvier 2008, la Région wallonne exerce la tutelle d'approbation sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun.

Il apparaît dès lors nécessaire de préciser les conditions dans lesquelles les zones résidentielles et les zones de rencontre pourront être créées pour s'assurer de l'efficacité des aménagements et que ceux-ci contribuent effectivement aux objectifs respectifs de ces zones.

La présente circulaire remplace la circulaire ministérielle du 23 juin 1978 susmentionnée.

I. Zones résidentielles

a) Objectifs

La zone résidentielle vise dans certaines rues à vocation essentiellement résidentielle, à organiser la circulation de façon qu'elle contrarie beaucoup moins les relations entre habitants. A cette fin, il faut faciliter la cohabitation des conducteurs et des piétons en assurant une meilleure sécurité des piétons et plus particulièrement des enfants qui – rappelons-le – peuvent jouer sur cette voie publique.

Elle est destinée à permettre à la vie locale de se dérouler sur l'espace public et de permettre aux piétons de prendre possession de l'espace.

La circulation y est pourtant autorisée en permanence, bien que soumise à des règles spécifiques, notamment en matière de relation entre les usagers, de vitesse et de stationnement.

b) Champ d'application

L'aménagement d'une voie publique en zone résidentielle ne peut, du point de vue de la circulation routière, être envisagée que si :

1° La fonction d'habitat est prépondérante

Cette condition est essentielle. Il est indispensable d'éviter les éléments générateurs de trafic intense, tels que grands bureaux, centre commerciaux, etc.

La présence d'une école, d'un magasin d'intérêt local, etc... n'est cependant pas exclue, pourvu que le caractère d'habitat soit respecté.

2° Le trafic de transit y est limité

Bien que la circulation de transit ne soit pas strictement interdite, tout doit être mis en œuvre pour la décourager de telle manière qu'elle soit aussi réduite que possible et que le trafic soit essentiellement à caractère local.

Si une rue supporte actuellement une forte circulation de transit, sa transformation en zone résidentielle ne peut être envisagée que si elle s'accompagne d'un plan complet de réorganisation de la circulation afin de diriger le trafic vers d'autres voies.

3° Le passage des transports en commun n'y est autorisé qu'à certaines conditions

Si le passage des bus est autorisé, ce ne sera qu'avec une faible fréquence et uniquement dans l'objectif de desservir la zone concernée.

Le gestionnaire veillera à organiser une concertation avec la société de transport en commun concernée et à associer celle-ci dans les démarches d'études préalables à la création d'une zone résidentielle.

II. Zones de rencontre

a) Objectifs

L'objectif de la zone de rencontre est d'assurer un déplacement continu, sans rupture dans le cheminement, pour les piétons et un mouvement continu pour les véhicules.

Le statut de zone de rencontre s'applique dans des voiries où les fonctions suivantes sont présentes : habitations, commerces, tourisme ou loisirs, enseignement, artisanat.

b) Champ d'application

L'aménagement d'une voie publique en zone de rencontre ne peut, du point de vue de la circulation routière, être envisagée que si :

1° La zone présente des caractéristiques similaires à la zone résidentielle mais dans laquelle les activités peuvent être étendues à l'artisanat, au commerce, au tourisme, à l'enseignement et aux activités récréatives

Le type d'activité génère une circulation piétonne importante. La place des modes de déplacement doux doit donc être prépondérante par rapport aux autres usagers.

2° Le trafic de transit y est limité

Bien que la circulation de transit ne soit pas strictement interdite, tout doit être mis en œuvre pour la décourager de telle manière qu'elle soit aussi réduite que possible.

Si une rue supporte actuellement une forte circulation de transit, sa transformation en zone de rencontre ne peut être envisagée que si elle s'accompagne d'un plan complet de réorganisation de la circulation.

3° La présence de services réguliers de transport en commun y est autorisée

Le gestionnaire veillera à organiser une concertation avec la société de transport en commun concernée et à associer celle-ci dans les démarches d'études préalables à la création d'une zone de rencontre.

III. Conditions d'aménagement des zones résidentielles et des zones de rencontre

Les zones résidentielles et de rencontre nécessitent un aménagement particulier afin d'assurer leur efficacité et de renforcer leur caractère spécifique dans l'usage qui peut être fait de la voirie par les différents usagers.

1° Les entrées et sorties doivent pouvoir être reconnues comme telles de par leur aménagement propre

Les entrées et sorties doivent être facilement identifiables par la présence d'un « effet de porte » constitué d'une différence de niveau, une rampe d'accès ou un élément ralentisseur permettant de modérer la vitesse des véhicules.

Bien que chaque entrée et chaque sortie doivent être munies respectivement des signaux F12a « zone résidentielle ou de rencontre » et F12b « fin de zone résidentielle ou de rencontre », le caractère spécifique de la zone, marqué notamment par une différence de niveau, doit apparaître cependant au premier coup d'œil.

La différence de niveau envisagée ne peut cependant pas gêner outre mesure l'accès ou la sortie des véhicules.

Il est à noter par ailleurs que la zone résidentielle ou la zone de rencontre ne doit pas nécessairement commencer ou se terminer au carrefour formé avec une voie ordinaire, mais peut débiter ou finir un peu en retrait de ce carrefour.

2° L'espace public ne sera pas divisé en chaussée et trottoir

Les piétons et les conducteurs pouvant tous utiliser la totalité de l'espace disponible, la division classique en chaussée et trottoir ne peut être appliquée.

Le maintien ou la création de trottoirs aurait pour effet de recréer, même inconsciemment, chez les usagers les réflexes résultant de la séparation des trafics, ce qui est l'opposé du but à atteindre.

Lors de l'aménagement de ces zones, il faudra dès lors éviter de créer un cheminement continu tant pour les piétons que pour la circulation automobile.

Cependant, il est autorisé de créer des zones ponctuelles réservées aux piétons, telles que des quais de bus facilitant l'accès aux transports en commun.

L'aménagement dans la zone résidentielle et de rencontre (mobiliers urbains, plantations, éclairage,...) devra être réalisé de manière à réduire et soutenir la vitesse des véhicules à moins de 20 km/h et le cas échéant, à déterminer la trajectoire souhaitée pour les véhicules. Cependant, le mobilier urbain ne pourra en aucun cas recréer une séparation entre les usagers ou donner l'impression que la voirie est divisée en chaussée et trottoirs.

3° Des éléments de repère pour les personnes malvoyantes seront prévus

Sauf circonstances particulières et en l'absence d'un guide naturel (par exemple impossibilité de suivre les façades en zone de rencontre vu le nombre important de commerces et d'allées et venues des gens dans ceux-ci), un élément permettant aux personnes malvoyantes de se repérer sera proposé dans les aménagements de la zone de rencontre.

Les personnes non ou malvoyantes peuvent en effet perdre leur repère dans un aménagement de plain-pied. Il est donc important d'assurer un guidage et un repérage satisfaisant et adapté au contexte.

Guidage et repérage peuvent être obtenus au moyen de lignes guides naturelles (façades par exemple) dégagées de tout obstacle ou par des dispositifs adaptés lorsque cela est nécessaire, comme par exemple une bordure guide. Le système de bordure guide semble être, à l'heure actuelle, l'élément utilisable le plus efficace. Cette bordure consiste en une saillie de 4 centimètres sur un chanfrein de 16 centimètres (conformément aux figures des annexes 1^{re} à 3), dans la même teinte que le revêtement général de la zone et qui sera placée à 1 mètre 50 minimum des façades de manière à maintenir un guide pour ces personnes.

4° Le stationnement est en principe interdit, sauf exceptions

Le stationnement en zone résidentielle et de rencontre est interdit, excepté :

- aux emplacements qui sont délimités par des marques routières ou un revêtement de couleur différente et sur lesquels est reproduite la lettre « P »;

- aux endroits où un signal routier l'autorise.

En zone résidentielle, un nombre suffisant d'emplacements de stationnement doit cependant être disponible pour les habitants de la zone à l'intérieur de celle-ci ou à proximité immédiate.

Si dans une zone de rencontre il s'avère nécessaire de permettre le stationnement, il convient d'adapter le nombre d'emplacements aux besoins générés par les activités de l'endroit en veillant à y limiter la circulation motorisée.

IV. Réalisation pratique

Le projet de création d'une zone résidentielle ou d'une zone de rencontre doit s'inscrire dans une réflexion d'ensemble avec les différents acteurs de la mobilité.

La création d'une zone résidentielle ou d'une zone de rencontre fera également l'objet d'une concertation préalable avec les riverains de l'aménagement (réunions citoyennes, toutes boîtes,...). Il sera également souhaitable d'informer les différents usagers sur les nouvelles conditions de circulation applicables dans la zone (presse communale, radio locale,...).

Du point de vue administratif, en vertu de l'article 2 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière et du décret du 19 décembre 2007 relatif à la tutelle d'approbation de la Région wallonne sur les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques et à la circulation des transports en commun, la création d'une zone résidentielle ou d'une zone de rencontre doit faire l'objet d'un règlement complémentaire arrêté par le Conseil communal et soumis à l'approbation du Ministre régional compétent.

Il est donc vivement conseillé aux autorités locales de soumettre au préalable leurs projets de zone résidentielle ou de rencontre au service compétent (Service public de Wallonie, DGO2, Direction de la Réglementation et des Droits des usagers, boulevard du Nord 8, à 5000 Namur). Le dossier ainsi transmis à l'approbation devra être accompagné des plans terriers et des plans de détail des aménagements.

Les signaux F12a et F12b délimitant la zone de rencontre ne pourront être placés qu'après approbation du règlement complémentaire et achèvement des aménagements.

Namur, le 23 mai 2011.

Le Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture, de la Ruralité, de la Nature, de la Forêt et du Patrimoine,
B. LUTGEN

ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[C - 2011/27142]

23. MAI 2011 — Rundschreiben bezüglich der verkehrsberuhigten Bereiche und der Begegnungszonen

An die Damen und Herren Mitglieder der Gemeindegremien der Städte und Gemeinden der Wallonischen Region,

Im Königlichen Erlass vom 1. Dezember 1975 zur Festlegung der allgemeinen Ordnung über den Straßenverkehr und die Benutzung der öffentlichen Straße – allgemeiner bekannt als Straßenverkehrsordnung – werden die verkehrsberuhigten Bereiche und die Begegnungszonen in Artikel 2.32 definiert. In Artikel 22bis werden ebenfalls die Regeln für die Benutzung der öffentlichen Straßen beim Verkehr in verkehrsberuhigten Bereichen und in Begegnungszonen bestimmt.

Am 23. Juni 1978 wurde ein ministerielles Rundschreiben bezüglich der verkehrsberuhigten Bereiche verabschiedet. Es ist aber für die Begegnungszone nicht angepasst, da diese in die Straßenverkehrsordnung erst durch Königlichen Erlass vom 4. April 2003 eingeführt wurde.

Dieses Rundschreiben wurde nie revidiert, obwohl sich die Verkehrsbedingungen und der Schutz der Benutzer der sanften Verkehrsmittel seitdem erheblich verändert haben.

Die verkehrsberuhigten Bereiche und Begegnungszonen im Sinne von Artikel 2.32 der Straßenverkehrsordnung sind außerdem Mittel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Freundlichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmern und zum besseren Schutz der Benutzer der sanften Verkehrsmittel, indem die Nutzung der öffentlichen Straße auf ausgeglichene Weise geteilt wird.

Seit dem 1. Januar 2008 übt die Wallonische Region die Genehmigungsaufsicht über die ergänzenden Regelungen bezüglich der öffentlichen Straßen und des Verkehrs der öffentlichen Verkehrsmittel aus.

Demnach erscheint es als notwendig, die Bedingungen, in denen die verkehrsberuhigten Bereiche und die Begegnungszonen geschaffen werden können, genauer zu bestimmen, um die Wirksamkeit der Einrichtungen zu sichern, so dass diese tatsächlich zur Erfüllung der jeweiligen Ziele dieser Bereiche beitragen.

Das vorliegende Rundschreiben ersetzt das vorerwähnte ministerielle Rundschreiben vom 23. Juni 1978.

I. Verkehrsberuhigte Bereiche

a) Ziele

Der verkehrsberuhigte Bereich zielt darauf hin, in bestimmten Straßen, wo die Wohnfunktion überwiegt, den Verkehr so zu organisieren, dass er die Beziehungen zwischen den Anwohnern viel weniger stört. Zu diesem Zweck muss die Koexistenz der Fahrer und der Fußgänger erleichtert werden, indem eine bessere Sicherheit der Fußgänger und insbesondere der Kinder, die – zur Erinnerung – auf dieser öffentlichen Straße spielen dürfen, gewährleistet wird.

Er soll erlauben, dass das lokale Leben innerhalb des öffentlichen Raums stattfindet und dass sich die Fußgänger den Raum aneignen.

Der Verkehr wird jedoch ständig erlaubt, aber spezifischen Regeln unterworfen, insbesondere in Sachen Beziehung zwischen den Benutzern, Geschwindigkeit und Parken.

b) Anwendungsbereich

Die Anlage einer öffentlichen Straße als verkehrsberuhigter Bereich darf hinsichtlich des Straßenverkehrs nur dann in Betracht gezogen, wenn:

1° die Wohnfunktion überwiegend ist

Diese Bedingung ist von wesentlicher Bedeutung. Es ist unerlässlich, solche Elemente, die einen dichten Verkehr erzeugen, wie große Büros, Handelszentren usw., zu vermeiden.

Das Vorhandensein einer Schule, eines Ladens von lokalem Interesse usw. ist jedoch nicht ausgeschlossen, solange der Wohncharakter beachtet wird.

2° der Durchgangsverkehr ist begrenzt.

Obwohl der Durchgangsverkehr nicht streng verboten wird, muss alles in die Wege geleitet werden, um davon abzubringen, so dass er so gering wie möglich wird, und dass der Verkehr hauptsächlich einen lokalen Charakter hat.

Wenn eine Straße zur Zeit von einem dichten Durchgangsverkehr belastet wird, darf ihre Umwandlung in einen verkehrsberuhigten Bereich nur in Betracht gezogen werden, wenn gleichzeitig ein eingehender Plan zur Neuorganisation des Verkehrs erstellt wird, um den Verkehr nach anderen Straßen abzuleiten.

3° die Durchfahrt der öffentlichen Verkehrsmittel wird nur unter bestimmten Bedingungen erlaubt.

Wenn die Durchfahrt von Bussen gestattet wird, muss sie mit geringer Häufigkeit erfolgen und nur zur Bedienung des betreffenden Bereichs bestimmt werden.

Der Verwalter wird dafür sorgen, dass eine Abstimmung mit der betroffenen öffentlichen Verkehrsgesellschaft organisiert wird, und dass diese in den Schritten bezüglich der Vorstudien zur Anlage eines verkehrsberuhigten Bereichs miteinbezogen wird.

II. Begegnungszonen

a) Ziele

Das Ziel der Begegnungszone besteht darin, eine ununterbrochene Fortbewegung ohne Verkehrshalt für die Fußgänger und eine ununterbrochene Bewegung für die Fahrzeuge zu sichern.

Der Status einer Begegnungszone gilt in den Straßen, wo die folgenden Funktionen vorhanden sind: Wohnen, Handel, Tourismus oder Freizeitaktivitäten, Ausbildung, Handwerk.

b) Anwendungsbereich

Die Anlage einer öffentlichen Straße als Begegnungszone darf hinsichtlich des Straßenverkehrs nur dann in Betracht gezogen, wenn:

1° Die Zone Merkmale aufweist, denen des verkehrsberuhigten Bereichs gleichen, wo jedoch zusätzlich Handwerks-, Handels-, Tourismus-, Ausbildungs- und Freizeitaktivitäten stattfinden können.

Die Art der Aktivität verursacht einen bedeutenden Fußgängerverkehr. Die sanften öffentlichen Verkehrsmittel müssen also eine überwiegende Stellung im Verhältnis zu den anderen Benutzern erhalten.

2° der Durchgangsverkehr ist begrenzt.

Obwohl der Durchgangsverkehr nicht streng verboten wird, muss alles in die Wege geleitet werden, um davon abzubringen, so dass er so gering wie möglich wird.

Wenn eine Straße zur Zeit von einem dichten Durchgangsverkehr belastet wird, darf ihre Umwandlung in eine Begegnungszone nur in Betracht gezogen werden, wenn gleichzeitig ein eingehender Plan zur Neuorganisation des Verkehrs erstellt wird.

3° Das Vorhandensein von regelmäßigen öffentlichen Verkehrsmitteldiensten ist dort gestattet.

Der Verwalter wird dafür sorgen, dass eine Abstimmung mit der betroffenen öffentlichen Verkehrsgesellschaft organisiert wird, und dass diese in den Schritten bezüglich der Vorstudien zur Anlage einer Begegnungszone miteinbezogen wird.

III. Bedingungen zur Einrichtung der verkehrsberuhigten Bereiche und der Begegnungszonen

Die verkehrsberuhigten Bereiche und Begegnungszonen erfordern eine besondere Einrichtung, um ihre Wirksamkeit zu sichern, und ihren spezifischen Charakter in der Nutzung, die von verschiedenen Benutzern gemacht werden kann, zu verstärken.

1° Ein- und Ausfahrten müssen als solche durch ihre eigene Einrichtung erkannt werden können.

Die Ein- und Ausfahrten müssen leicht erkennbar sein, und zwar durch das Vorhandensein einer "Torwirkung", die in einem Höhenunterschied, einer Zufahrtsrampe oder einer Bodenschwelle besteht und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge zu verlangsamen erlaubt.

Auch wenn jede Einfahrt und jede Ausfahrt jeweils mit den Verkehrsschildern F12a "verkehrsberuhigter Bereich oder einer Begegnungszone" und F12b "Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs oder einer Begegnungszone" angezeigt werden, muss der spezifische Charakter des Bereichs, der u.a. durch einen Höhenunterschied gekennzeichnet ist, auf den ersten Blick auffallen.

Der geplante Höhenunterschied darf jedoch den Zugang oder das Hinausfahren der Fahrzeuge nicht übermäßig stören.

Es ist übrigens darauf hinzuweisen, dass der verkehrsberuhigte Bereich oder die Begegnungszone nicht unbedingt an der Kreuzung mit einer gewöhnlichen Straße anfangen oder aufhören muss, sondern ein bißchen abseits von dieser Kreuzung beginnen oder aufhören darf.

2° Der öffentliche Raum wird nicht zwischen Fahrbahn und Bürgersteig aufgeteilt.

Da die Fußgänger und Führer alle den ganzen verfügbaren Raum benutzen dürfen, kann die konventionelle Aufteilung in Fahrbahn und Bürgersteig nicht angewandt werden.

Die Beibehaltung oder die Anlage von Bürgersteigen würde so wirken, dass bei den Benutzern die Reflexe infolge der Trennung der Verkehrsarten auch unbewußt auftauchen, was das Gegenteil des zu erreichenden Ziels darstellt.

Bei der Anlage dieser Zonen muss daher vermieden werden, dass ein ununterbrochener Verkehr sowohl für die Fußgänger als auch für den Autoverkehr geschaffen wird.

Jedoch ist es gestattet, einzelfallbezogene Bereiche, die den Fußgängern vorbehalten werden, zu schaffen, wie zum Beispiel Bussteige, die den Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtern.

Die Einrichtung in dem verkehrsberuhigten Bereich und in der Begegnungszone (Straßenmobiliar, Bepflanzungen, Beleuchtung, usw.) muss erlauben, die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf weniger als 20 km/St. zu reduzieren, und ggf. die gewünschte Strecke für die Fahrzeuge zu bestimmen. Nun aber darf das Straßenmobiliar keinesfalls eine Trennung zwischen den Benutzern schaffen noch den Eindruck geben, dass die Straße zwischen Fahrbahn und Bürgersteigen aufgeteilt ist.

3° Es müssen Orientierungspunkte für die Sehbehinderten vorgesehen werden.

Außer unter besonderen Umständen und in Ermangelung eines natürlichen Leitwegs (zum Beispiel, wenn die große Anzahl Geschäfte in den Begegnungszonen und das stetige Kommen und Gehen der Leute in und aus diesen es unmöglich machen, den Fassaden zu folgen), wird ein Element, das den Sehbehinderten sich zu orientieren erlaubt, in den Einrichtungen der Begegnungszonen vorgeschlagen.

Die blinden oder sehbehinderten Personen können nämlich auf einer ebenerdigen Anlage ihre Orientierung verlieren. Deshalb ist es wichtig, eine zufriedenstellende und kontextgerechte Führung und Orientierung zu gewährleisten.

Führung und Orientierung können anhand natürlicher Leitlinien (Fassaden zum Beispiel), die von jedem Hindernis frei gemacht werden, oder durch angepasste Vorrichtungen, wenn es nötig ist, zum Beispiel durch einen als Führung dienenden Bordstein, erhalten werden. Das System des Bordsteins als Führung scheint zur Zeit das wirksamste benutzbare Element zu sein. Dieser Bordstein besteht aus einer Überhöhung von 4 cm mit einer Fase von 16 cm (gemäß den Abbildungen der Anlagen 1 bis 3), in der selben Farbe als der allgemeine Belag der Zone, und wird in einer Entfernung von mindestens 1,50 m der Fassaden angelegt, so dass diese Personen ständig eine Leitlinie behalten.

4° Das Parken ist grundsätzlich verboten, außer in Ausnahmefällen.

In verkehrsberuhigten Bereichen und in Begegnungszonen ist das Parken verboten, außer

- an Stellen, die durch Straßenmarkierungen oder einen andersfarbigen Straßenbelag abgegrenzt und mit dem Buchstaben «P» gekennzeichnet sind;
- an Stellen, wo ein Verkehrsschild es erlaubt.

In verkehrsberuhigten Bereichen müssen jedoch genug Parkplätze für die Einwohner des Bereichs entweder innerhalb des Bereichs oder in unmittelbarer Nähe verfügbar sein.

Wenn es sich in einer Begegnungszone als nötig erweist, das Parken zu erlauben, gibt es Anlass, die Anzahl Parkplätze den durch die örtlichen Aktivitäten erzeugten Bedürfnissen anzupassen, wobei der motorisierte Verkehr begrenzt werden muss.

IV. Praktische Durchführung

Das Projekt zur Schaffung eines verkehrsberuhigten Bereichs oder einer Begegnungszone muss im Rahmen einer globalen Überlegung mit den verschiedenen Akteuren der Mobilität stattfinden.

Die Schaffung eines verkehrsberuhigten Bereichs oder einer Begegnungszone wird ebenfalls Gegenstand einer vorangehenden Konzertierung mit den Anwohnern der Anlage (Bürgerversammlungen, Wurfendungen, usw.) sein. Es ist ebenfalls wünschenswert, dass die verschiedenen Benutzer über die neuen Verkehrsbedingungen, die in dem Bereich bzw. in der Zone anwendbar sind, informiert werden (kommunale Presse, lokaler Rundfunk).

In administrativer Hinsicht muss die Schaffung eines verkehrsberuhigten Bereichs oder einer Begegnungszone aufgrund des Artikels 2 des Gesetzes vom 16. März 1968 über die Straßenverkehrsordnung und des Dekrets vom 19. Dezember 2007 über die Genehmigungsaufsicht der Wallonischen Region über die ergänzenden Regelungen bezüglich der öffentlichen Straßen und des Verkehrs der öffentlichen Verkehrsmittel Gegenstand einer durch den Gemeinderat verabschiedeten und dem zuständigen Regionalminister zur Genehmigung unterworfenen ergänzenden Regelung sein.

Es wird den lokalen Behörden also stark empfohlen, ihre Projekte von verkehrsberuhigten Bereichen oder von Begegnungszone der zuständigen Dienststelle (öffentlicher Dienst der Wallonie, DGO2, Direktion der Reglementierung und der Rechte der Benutzer, boulevard du Nord 8, in 5000 Namur) zuvor zu unterwerfen. Der derart zur Genehmigung übermittelten Akte müssen Landespläne und ausführliche Pläne mit den Einzelheiten der Anlagen beigefügt werden.

Die Verkehrsschilder F12a und F12b zur Abgrenzung der Begegnungszone dürfen erst nach Genehmigung der ergänzenden Regelung und nach Fertigstellung der Anlagen angebracht werden.

Namur, den 23. Mai 2011

Der Minister für öffentliche Arbeiten, Landwirtschaft, ländliche Angelegenheiten, Natur, Forstwesen und Erbe
B. LUTGEN

VERTALING

WAALSE OVERHEIDSDIENST

[C – 2011/27142]

23 MEI 2011. — Omzendbrief betreffende de woonerven en erven

Aan de Dames en Heren leden van de gemeentecolleges van de steden en gemeenten van het Waalse Gewest,

In artikel 2.32 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 - doorgaans Wegcode genoemd - wordt een definitie van de woonerven en erven gegeven. In artikel 22*bis* ervan liggen de regels vast voor het gebruik van de openbare weg in geval van verkeer in de woonerven en erven.

Op 23 juni 1978 werd een ministeriële omzendbrief betreffende de woonerven aangenomen. Hij geldt echter niet voor het erf, daar hij pas bij koninklijk besluit van 4 april 2003 in de Wegcode opgenomen werd.

Die omzendbrief werd nooit herzien terwijl de verkeersomstandigheden en de bescherming van de zachte weggebruikers sindsdien een aanzienlijke evolutie hebben gekend.

De woonerven en erven, zoals omschreven in artikel 2.32 van de Wegcode, zijn voor het overige instrumenten die via de organisatie van een evenwichtig gebruik van de openbare weg kunnen bijdragen tot een hogere verkeersveiligheid, meer convivialiteit tussen weggebruikers en een betere bescherming van de zachte weggebruikers.

Het Waalse Gewest oefent sinds 1 januari 2008 het goedkeuringstoezicht uit op de aanvullende reglementen op de openbare wegen en op het verkeer van het openbaar vervoer.

Een nadere bepaling van de voorwaarden waaronder de woonerven en erven kunnen worden aangelegd lijkt dan ook noodzakelijk om te kunnen nagaan of de inrichtingen efficiënt zijn en of ze de respectievelijke doelstellingen van die zones daadwerkelijk nastreven.

Deze omzendbrief vervangt voornoemde ministeriële omzendbrief van 23 juni 1978.

I. Woonerven

a) Doelstellingen

Het woonerf heeft tot doel het verkeer te regelen in bepaalde straten die voornamelijk voor woning bestemd zijn opdat de relaties tussen de inwoners er veel minder door gehinderd zouden worden. In dat opzicht moet de samenwerking tussen bestuurders en voetgangers bevorderd worden door een verhoogde veiligheid te bieden aan de voetgangers, meer bepaald aan de kinderen, die - ter herinnering - op die openbare weg kunnen spelen.

Het moet ervoor zorgen dat het plaatselijke leven in de openbare ruimte kan plaatsvinden en dat de voetgangers gebruik kunnen maken van de ruimte.

Het verkeer wordt er nochtans voortdurend toegelaten, alhoewel het zich aan specifieke regels dient te houden, met name die betreffende de relatie weggebruikers, snelheid en parkeren.

b) Toepassingsgebied

De inrichting van een openbare weg als woonerf kan, vanuit het oogpunt van het wegverkeer, slechts overwogen worden als :

1° de woonfunctie voorrang heeft.

Deze voorwaarde is essentieel. De elementen die zwaar verkeer met zich meebrengen, zoals grote kantoren, handelscentra enz, mogen zeker niet in aanmerking genomen worden.

De aanwezigheid van een school, een plaatselijke winkel enz..., wordt niet uitgesloten, als de woonfunctie maar in acht genomen wordt.

2° Het doorgaand verkeer er beperkt wordt.

Alhoewel doorgaand verkeer niet strikt verboden is, moet alles in het werk gesteld worden om het te ontmoedigen zodat het zoveel mogelijk beperkt wordt en het verkeer vooral plaatselijk blijft.

Als een straat met veel doorgaand verkeer geconfronteerd wordt, kan de inrichting ervan als woonerf slechts overwogen worden als die gepaard gaat met een volledig herinrichtingsplan om het verkeer naar andere wegen te leiden.

3° Het verkeer van het openbaar vervoer er slechts onder bepaalde voorwaarden toegelaten wordt.

Indien het busverkeer wordt toegelaten, dan alleen aan een lage frequentie en uitsluitend om het betrokken gebied te bedienen.

De beheerder zal overleg plegen met de betrokken vervoersmaatschappij en haar betrekken bij de verschillende fasen van de studies die voorafgaan aan de aanleg van een woonerf.

II. Erven

a) Doelstellingen

Het erf moet ervoor zorgen dat de voetgangers zich continu kunnen verplaatsen, zonder onderbreking, en dat de voertuigen continu kunnen rijden.

Het statuut van erf is van toepassing op wegen waarlangs de volgende functies te vinden zijn : woningen, winkels, toerisme of recreatie, onderwijs, ambachten.

b) Toepassingsgebied

De inrichting van een openbare weg als erf kan, vanuit het oogpunt van het wegverkeer, slechts overwogen worden als :

1° het erf kenmerken vertoont die soortgelijk zijn aan die van het woonerf en er bovendien activiteiten i.v.m. ambacht, handel, toerisme, onderwijs en vrijetijdsbesteding uitgeoefend kunnen worden.

Het soort activiteit een omvangrijk voetgangersverkeer teweegbrengt. Dit houdt in dat de zachte weggebruikers er meer plaats innemen dan de overige gebruikers.

2° Het doorgaand verkeer er beperkt wordt.

Alhoewel het doorgaand verkeer niet strikt verboden is, moet alles in het werk gesteld worden om het te ontmoedigen zodat het zoveel mogelijk wordt beperkt.

Als een straat met veel doorgaand verkeer geconfronteerd wordt, kan de inrichting ervan als erf slechts overwogen worden als die gepaard gaat met een volledig plan tot herinrichting van het verkeer.

3° De aanwezigheid van reguliere openbaarvervoersdiensten er toegelaten wordt.

De beheerder zal overleg plegen met de betrokken vervoersmaatschappij en haar betrekken bij de verschillende fasen van de studies die voorafgaan aan de aanleg van een erf.

III. Voorwaarden tot inrichting van woonerven en erven

De woonerven en erven moeten op een bijzondere wijze ingericht worden zodat de efficiëntie ervan gegarandeerd wordt en het specifieke karakter ervan versterkt wordt wat betreft het gebruik dat de verschillende gebruikers van de weg kunnen maken.

1° De in- en uitgangen moeten dankzij hun specifieke inrichting als dusdanig geïdentificeerd kunnen worden.

De in- en uitgangen moeten makkelijk herkenbaar zijn door de aanwezigheid van een « deur-effect » dat bestaat uit een niveauverschil, een ingangsrijstrook of een verkeersremmer om de snelheid van de voertuigen te beperken.

Alhoewel bij elke in- en uitgang de borden F12a « woonerf of erf » en F12b « einde van het woonerf of erf » geplaatst moeten worden, moet het specifieke karakter van het erf duidelijk opvallen, o.a. door een niveauverschil.

Het geplande niveauverschil mag de toegang of de uitgang van de voertuigen niet bovenmatig belemmeren.

Anderzijds dient te worden opgemerkt dat een woonerf of erf niet noodzakelijk aan het kruispunt met een gewone weg moet beginnen of eindigen, maar dat het ook op een kleine afstand van dat kruispunt mag beginnen of eindigen.

2° De openbare ruimte zal niet worden verdeeld in een rijweg en een stoep.

Aangezien de voetgangers en de bestuurders al de beschikbare ruimte mogen gebruiken, kan de klassieke verdeling in rijweg en stoep niet toegepast worden.

Het behoud of de aanleg van stoepen zou bij de gebruikers, zij het onbewust, dezelfde reacties als bij een verkeersscheiding teweegbrengen, wat in strijd is met de nagestreefde doelstelling.

Bij de inrichting van de erven moet dan ook, zowel voor de voetgangers als voor het autoverkeer, van een continu doorgang afgezien worden.

Er mogen evenwel specifieke zones voor voetgangers aangelegd worden, zoals busperrons die de toegang tot het openbaar vervoer vergemakkelijken.

Bij de inrichting van het woonerf en het erf (straatmeubilair, aanplantingen, verlichting,...) zal er voor gezorgd worden dat de voertuigen niet sneller dan 20 km/u. kunnen rijden en dat, desgevallend, de gewenste richting voor de voertuigen wordt bepaald. Het straatmeubilair mag evenwel geen nieuwe scheiding tussen de gebruikers tot stand brengen of de indruk geven dat de weg in een rijweg en een stoep opgedeeld is.

3° Er wordt voorzien in oriëntatiepunten voor slechtzienden.

Behalve bijzondere omstandigheden en bij gebrek aan een natuurlijke gids (bijvoorbeeld de onmogelijkheid om de gevels in het erf te volgen vanwege de talrijke winkels en het klantenverkeer) zal in de inrichtingen van het erf een oriëntatiepunt voor slechtzienden voorzien worden.

Slechtzienden kunnen immers gedesoriënteerd worden bij een gelijkvloerse inrichting.

Het is dus belangrijk te zorgen voor voldoende geleiding en oriëntatie in dat verband.

Geleiding en oriëntatie kunnen bestaan uit obstakelvrije natuurlijke gidslijnen (gevels bijvoorbeeld) of desnoods uit aangepaste voorzieningen, zoals een « gidsrand » bijvoorbeeld. Het systeem van de « gidsrand » is tegenwoordig blijkbaar het meest efficiënte bruikbare element. Die rand bestaat uit een uitspringend deel van 4 centimeter op een afkanting van 16 centimeter (overeenkomstig de afbeeldingen in de bijlagen 1 tot 3) van dezelfde kleur als het algemene wegdek van het erf en zal op minimum 1 meter 50 van de gevels worden geplaatst om als gids te worden gebruikt.

4° Het is in principe verboden te parkeren, behalve uitzonderingen.

Het is verboden in een woonerf en erf te parkeren, behalve :

- op de plaatsen voorzien van wegmarkeringen of met een wegbedekking van een andere kleur waarop de letter « P » is aangebracht;

- op de plaatsen waar een verkeersbord het toelaat.

Binnen het woonerf of in de onmiddellijke nabijheid ervan moet evenwel een toereikend aantal parkeerplaatsen voor de inwoners voorzien worden.

Als blijkt dat parkeren in een erf dan toch toegelaten moet worden, moet het aantal parkeerplaatsen aangepast worden aan de behoeften gegenereerd door de plaatselijke activiteiten, waarbij er ook voor gezorgd moet worden dat het gemotoriseerde verkeer beperkt blijft.

IV. Praktische uitvoering

Het project tot aanleg van een woonerf of erf moet in zijn geheel besproken worden met de verschillende mobiliteitsactoren.

De aanleg van een woonerf of erf zal ook het voorwerp uitmaken van een voorafgaand overleg met de omwonenden van de inrichting (vergaderingen met de burgers, huis-aan-huis informatie,...). Het is ook wenselijk dat de verschillende gebruikers ingelicht worden (via een gemeenteblad, de lokale radio,...) over de nieuwe verkeersvoorwaarden die van toepassing zullen zijn binnen het erf.

Op administratief vlak moet de aanleg van een woonerf of erf, krachtens artikel 2 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie van het wegverkeer en het decreet van 19 december 2007 betreffende het goedkeuringstoezicht van het Waalse Gewest op de aanvullende reglementen op de openbare wegen en op het verkeer van de gemeenschappelijke vervoermiddelen, het voorwerp uitmaken van een aanvullend reglement dat door de gemeenteraad is opgemaakt en dat ter goedkeuring aan de bevoegde gewestelijke Minister voorgelegd moet worden.

Het wordt de plaatselijke overheden dan ook ten zeerste aanbevolen om hun projecten inzake woonerf of erf eerst voor te leggen aan de bevoegde dienst (Service public de Wallonie, DGO2, Direction de la Réglementation et des Droits des usagers, boulevard du Nord 8, 5000 Namur). Het aldus ter goedkeuring overgemaakte dossier moet vergezeld gaan van de grondplannen en van de detailplannen van de inrichtingen.

De borden F12a en F12b die het erf afbakenen zullen pas na de goedkeuring van het aanvullend reglement en na de voltooiing van de inrichtingen geplaatst mogen worden.

Namen, 23 mei 2011.

De Minister van Openbare Werken, Landbouw, Landelijke Aangelegenheden, Natuur, Bossen en Erfgoed,
B. LUTGEN

ANNEXE

Fig. 1

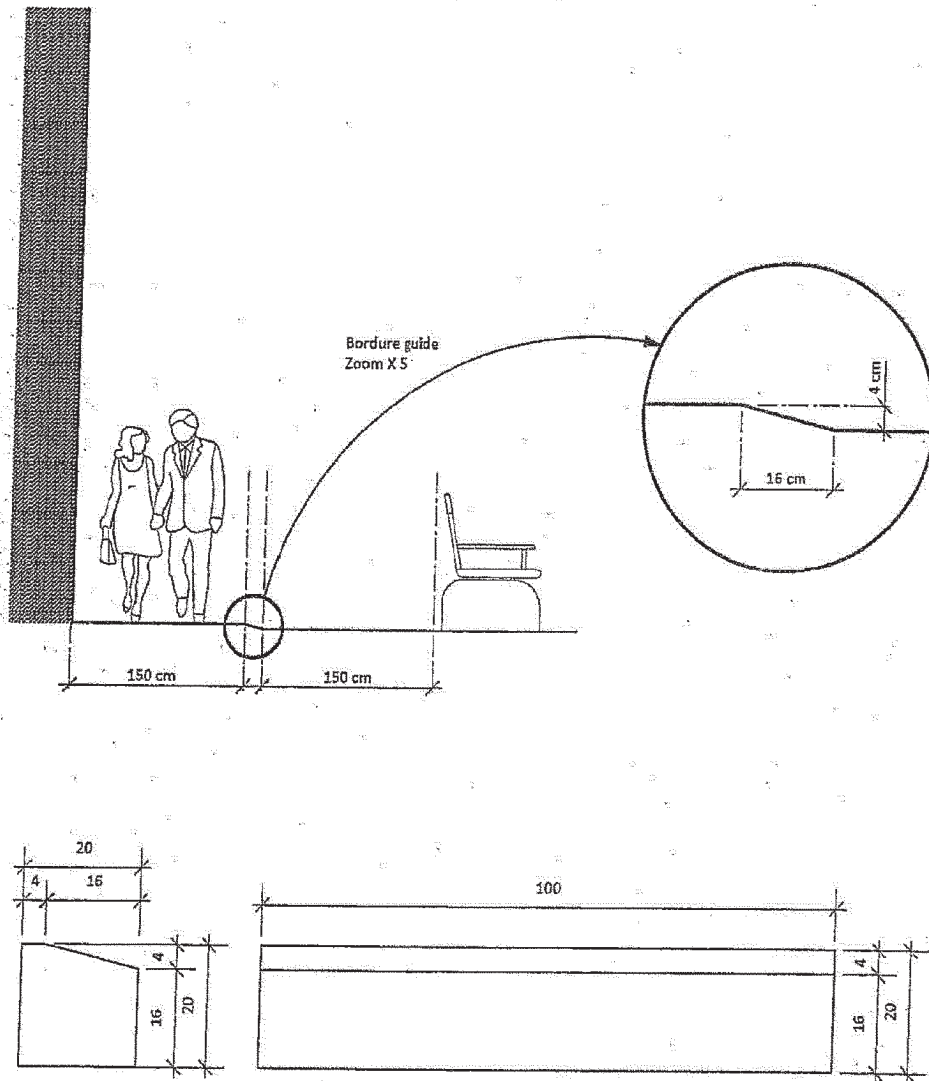


Fig. 2

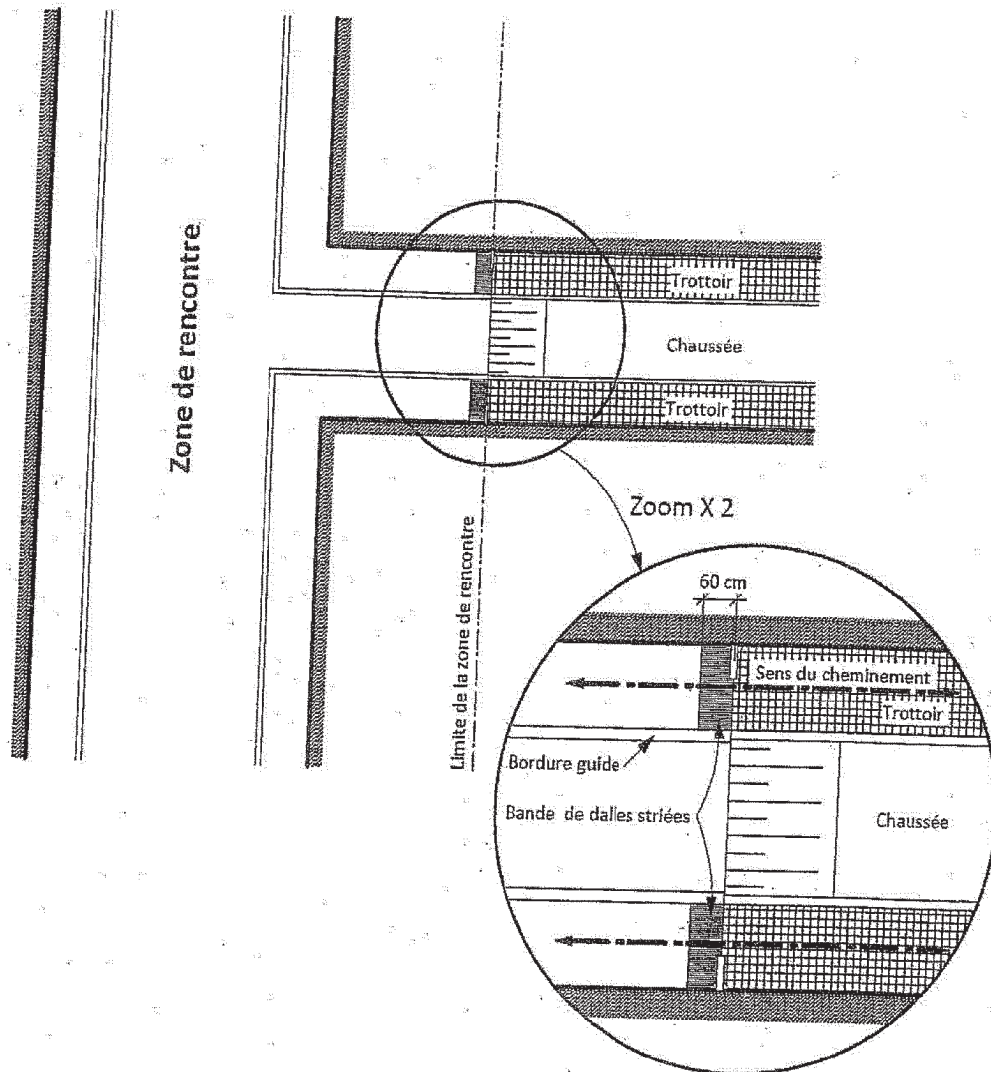


Fig. 3

