

Gelet op het decreet van 7 november 2013 tot bepaling van het hogeronderwijslandschap en de academische organisatie van de studies, de artikelen 1, 37, tweede lid, 2°, 39, 85, § 1, 121 en 157, 171 en 172;

Gelet op het besluit van de Executieve van de Franse Gemeenschap van 1 oktober 1991 tot gelijkstelling van de diploma's uitgereikt in het onderwijs voor sociale promotie;

Gelet op het besluit van de Executieve van de Franse Gemeenschap van 27 april 1992 houdende bevoegdheids-overdracht inzake het onderwijs voor sociale promotie;

Gelet op het eensluidend advies van de Algemene raad voor het onderwijs voor sociale promotie van 10 januari 2020;

Overwegende dat de Raad van bestuur van de ARES per brief van 10 januari 2020 van de Algemene raad van Het Onderwijs voor sociale promotie ter kennis werd gebracht van het pedagogisch dossier van de afdeling « Bachelor Automatisering » (code 298250S31D3),

Besluit :

Artikel 1. Het referentiedossier van de afdeling « Bachelor Automatisering » (code 298250S31D3) alsook de referentiedossiers van de onderwijsseenheden waaruit die afdeling bestaat, worden goedgekeurd.

Deze afdeling wordt gerangschikt in het gebied van de engineering- en technologiewetenschappen van het hoger onderwijs voor sociale promotie van het korte type.

22 van de opleidingseenheden waaruit de afdeling bestaat, worden gerangschikt in het gebied van de engineering- en technologiewetenschappen van het hoger onderwijs voor sociale promotie van het korte type en één opleidingseenheid in het gebied van de talen, letteren en traductologie van het hoger onderwijs voor sociale promotie van het korte type.

Art. 2. Het bekwaamheidsbewijs bedoeld in het pedagogische dossier van de afdeling « Bachelor Automatisering » (code 298250S31D3) is het « Diploma "Bachelor Automatisering" ».

Art. 3. De geleidelijke omvorming van de bedoelde bestaande structuren begint ten laatste op 1 januari 2022.

De bij dit besluit bedoelde afdeling vervangt de afdeling « Bachelor Informatica en Systemen – Oriëntatie: automatisch » (code 298250S31D2).

Art. 4. Dit besluit treedt in werking op 1 juli 2020.

Brussel, 18 juni 2020.

V. GLATIGNY,

Minister van Hoger Onderwijs, Onderwijs voor sociale promotie, Wetenschappelijk Onderzoek, Universitaire Ziekenhuizen, Hulpverlening aan de Jeugd, Justitiehuisen, Sport en de Promotie van Brussel

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

[C – 2020/31192]

30 JUIN 2020. — Arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière et abrogeant la circulaire ministérielle du 23 mai 2011 relative aux zones résidentielles et aux zones de rencontre

La Ministre de la Sécurité routière,

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, l'article 1^{er}, alinéa 1^{er} ;

Vu l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, l'article 60.2 ;

Vu l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière ;

Vu la circulaire ministérielle du 23 mai 2011 relative aux zones résidentielles et aux zones de rencontre ;

Vu le rapport du 5 septembre 2019 établi conformément à l'article 3, 2°, du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales ;

Vu l'avis 66.591/4 du Conseil d'Etat, donné le 9 octobre 2019, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973,

Arrête :

Article 1^{er}. Dans l'article 1^{er} de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière, le 1.3. est remplacé par ce qui suit :

« 1.3. Les signaux et leurs supports sont placés de manière à gêner le moins possible les usagers de la route, tant par leur placement que par leur nombre.

Les signaux sont placés de telle manière qu'ils puissent être aperçus à temps et ne soient pas masqués par des obstacles.

Implanté hors chaussée, la distance entre le bord de la chaussée et le côté du signal le plus rapproché est d'au moins 0,3 m en agglomération et d'au moins 0,5 m hors agglomération.

Sauf circonstances locales, le bord inférieur des signaux se trouve :

1° à 1,5 m au-dessus du sol sur les autoroutes ;

2° à 1 m au-dessus du sol hors agglomération sur les accotements non empruntés par les piétons et en l'absence de stationnement ;

3° à 1 m au-dessus du sol lorsque les signaux s'adressent uniquement aux cyclistes ;

4° à 0,5 m au-dessus du sol sur les îlots directionnels et les dispositifs centraux des ronds-points ;

5° à au moins 4,6 m au-dessus du sol lorsque les signaux sont suspendus au-dessus de la chaussée ;

6° à au moins 2,5 m au-dessus du sol lorsque les signaux sont suspendus au-dessus d'une voie publique ou d'une partie de la voie publique empruntée par les cyclistes ;

7° à au moins 2,2 m au-dessus du sol dans les autres cas.

La hauteur de placement des signaux visée à l'alinéa 4 peut être modifiée compte tenu des circonstances locales comme assurer une meilleure visibilité des signaux, éviter que les signaux masquent la circulation, tenir compte des véhicules qui peuvent les masquer, gêner au minimum la circulation des usagers comme les cyclistes et les piétons, les signalisations temporaires. ».

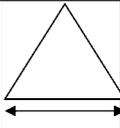
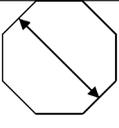
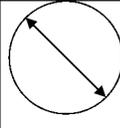
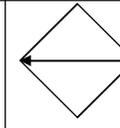
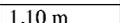
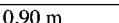
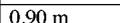
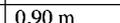
Art. 2. Dans l'article 3 du même arrêté, modifié par les arrêtés ministériels des 20 juillet 1990 et 17 octobre 2001, le 3.4, alinéa 3, est remplacé par ce qui suit :

« Ces feux peuvent uniquement être placés aux endroits où il existe une piste cyclable munie d'un signal D7 ou D9 ou lorsque le chemin ou partie de la voie publique est réservé à certains usagers en vertu des signaux F99a à F101c. ».

Art. 3. A l'article 6 du même arrêté, modifié par les arrêtés ministériels des 20 juillet 1990, 19 décembre 1991, 9 octobre 1998, 14 mai 2002, 18 décembre 2002, 27 novembre 2003, 26 avril 2004, 29 janvier 2014 et 21 juillet 2014, les modifications suivantes sont apportées :

1° le 6.4.1. est remplacé par ce qui suit :

« 6.4.1. Les signaux routiers ayant les formes dessinées ci-dessous, ont les dimensions suivantes :

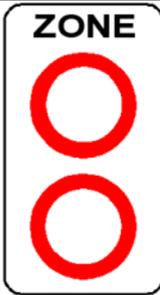
Forme du signal				
Limitation de vitesse				
Plus de 90 km/h	1,10 m	0,90 m	0,90 m	0,90 m
Supérieure à 50 km/h et inférieure ou égale à 90 km/h	0,90 m	0,90 m	0,70 m	0,40 m 0,90 m pour les signaux B11 et B13
Supérieure à 30 km/h et inférieure ou égale à 50 km/h	0,70 m	0,90 m	0,60 m	0,40 m 0,90 m pour les signaux B11 et B13
Inférieure ou égale à 30 km/h	0,40 m	0,40 m	0,40 m	0,40 m

Les dimensions des signaux correspondant à une limitation de vitesse inférieure peuvent être utilisées compte tenu des circonstances locales et lors des répétitions à gauche.

A la fin d'une zone limitée à une vitesse inférieure ou égale à 30 km/h, la gamme des signaux de dimensions supérieures peut être utilisée.

Les signaux à validité zonale ont pour dimensions 0,60 m x 0,90 m. Ces dimensions peuvent être réduites à 0,40 m x 0,60 m compte tenu des circonstances locales.

Les signaux à validité zonale comprenant deux réglementations ont pour dimensions 0,60 m x 1,60 m. Ces dimensions peuvent être réduites à 0,40 m x 1,00 m compte tenu des circonstances locales.

		
	0,60 m x 0,90 m	0,60 m x 1,60 m
Exceptions dues à des circonstances locales	0,40 m x 0,60 m	0,40 m x 1,00 m

2° le 6.4.2. est remplacé par ce qui suit :

« 6.4.2. Il faut notamment considérer, pour l'appréciation des circonstances locales visées à l'article 6.4.1. les éléments suivants :

1° l'étroitesse de la chaussée ou de l'accotement ;

2° la nécessité de placer le signal sur un îlot de petite dimension. » ;

3° le 6.4.3. est remplacé par ce qui suit :

« 6.4.3. Pour les signaux routiers qui annoncent une mesure qui doit uniquement être observée par les cyclistes, les conducteurs de speed pedelecs et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, ces dimensions peuvent être réduites à 0,30 m minimum. » ;

4° au 6.5.1, les mots « aux articles 6.4.1 et 6.4.2 » sont remplacés par les mots « à l'article 6.4.1. » ;

5° le 6.5.2. est abrogé ;

6° le 6.7.3 est abrogé ;

7° le 6.7.5.1°, alinéa 2 est abrogé ;

8° sont insérés les 6.9 et 6.10 rédigés comme suit :

« 6.9. Les symboles d'unités utilisés sont les suivants : t (tonne), km (kilomètre), m (mètre), h (heure), min (minute), € (euro).

6.10. Sur autoroutes, la distance indiquée sur les signaux et les additionnels est arrondie :

- 1° au kilomètre le plus voisin si elle est supérieure à 5 km ;
- 2° au demi-kilomètre le plus voisin si elle est comprise entre 2 km et 5 km ;
- 3° aux 250 m les plus voisins si elle est comprise entre 1 000 et 2 000 m ;
- 4° à 50, 75, 100, 150, 200, 250, 400, 500, 600, 750 ou 800 m si elle est inférieure à 1 000 m.

Sur routes, la distance indiquée sur les signaux et les additionnels est arrondie :

- 1° au kilomètre le plus voisin si elle est supérieure à 5 km ;
- 2° au demi-kilomètre le plus voisin si elle est comprise entre 2 km et 5 km ;
- 3° aux 250 m les plus voisins si elle est comprise entre 500 et 2 000 m ;
- 4° à 10, 15, 20, 25, 50, 75, 100, 150, 200, 300 ou 400 m si elle est inférieure à 500 m.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 2, lorsque la signalisation s'adresse uniquement aux piétons et cyclistes, la distance indiquée sur les signaux et les additionnels est arrondie :

- 1° au kilomètre le plus voisin si elle est supérieure à 5 km ;
- 2° au demi-kilomètre le plus voisin si elle est comprise entre 2 km et 5 km ;
- 3° aux 100 m les plus voisins si elle est comprise entre 500 et 2 000 m ;
- 4° aux 50 m les plus voisins si elle est comprise entre 100 et 500 m ;
- 5° à 10, 15, 20, 25, 30, 40, 50 ou 75 m si elle est inférieure à 100 m. ».

Art. 4. Dans l'article 7 du même arrêté, le 7.4 est remplacé par ce qui suit :

« 7.4.

Signal A13. Cassis ou dos d'âne.

Seul peut être signalé un passage où se présentent des inégalités de la chaussée pouvant occasionner des secousses dangereuses aux véhicules ou leur faire perdre la tenue de route. »

Art. 5. A l'article 8 du même arrêté, modifié par les arrêtés ministériels des 28 juin 1978, 20 juillet 1990, 19 décembre 1991, 11 mars 1997 et 9 octobre 1998, les modifications suivantes sont apportées :

1° au 8.1, 2°, alinéa 2, le *a*) est remplacé par ce qui suit :

« *a*) si le signal B1 est placé sur un sentier, un chemin de terre ou une voie publique qui débouche au carrefour en traversant un trottoir en saillie ou une piste cyclable. » ;

2° au 8.1, le 4° est remplacé par ce qui suit :

« Des signaux B1, B5 ou B17 sont placés aux sorties des zones de rencontre ou résidentielle débouchant sur un carrefour. Des signaux B1 ou B5 sont placés aux sorties des zones piétonnes débouchant sur un carrefour. Ces signaux ne sont pas annoncés par des signaux B3 ou B7. » ;

3° au 8.3, 3°, alinéa 2, le *a*) est remplacé par ce qui suit :

« *a*) si le signal B5 est placé sur un sentier, un chemin de terre ou une voie publique qui débouche au carrefour en traversant un trottoir en saillie ou une piste cyclable. » ;

4° au 8.5, 3°, le *a*) est remplacé par ce qui suit :

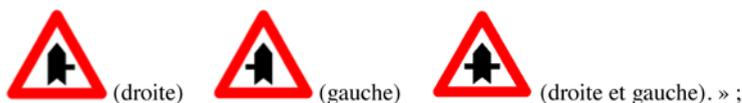
« *a*) si le signal B1 ou B5 est placé sur un sentier, un chemin de terre ou une voie publique qui débouche au carrefour en traversant un trottoir en saillie ou une piste cyclable. » ;

5° au 8.5, est inséré un 7° rédigé comme suit :

« 7° En agglomération, il n'est pas nécessaire de placer le signal B9 là où le conducteur est en mesure de constater à temps que les véhicules débouchant de droite ne bénéficient pas de la priorité, par la présence d'une ligne d'arrêt complétant le signal B5, d'une ligne céder le passage complétant le signal B1 ou de la continuité du trottoir en saillie. » ;

6° au 8.8, le 1° est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« La représentation simplifiée de la disposition des lieux sur le signal B15 se réalise par l'utilisation d'un des signaux suivants :



7° au 8.8, 3°, le *a*) est remplacé par ce qui suit :

« *a*) si le signal B1 ou B5 est placé sur un sentier, un chemin de terre ou une voie publique qui débouche au carrefour en traversant un trottoir en saillie ou une piste cyclable. » ;

8° au 8.8, est inséré un 6° rédigé comme suit :

« 6° En agglomération, il n'est pas nécessaire de placer le signal B15 là où le conducteur est en mesure de constater à temps que les véhicules débouchant de droite ne bénéficient pas de la priorité, par la présence d'une ligne d'arrêt complétant le signal B5, d'une ligne céder le passage complétant le signal B1 ou de la continuité du trottoir en saillie. » ;

9° au 8.9, 2°, il est inséré les *e*) et *f*) rédigés comme suit :

« *e*) lorsque l'une des chaussées formant le carrefour est divisée en bandes de circulation jusqu'à proximité du carrefour.

f) lorsque les conducteurs de la voie publique abordée débouche à droite en traversant un trottoir en saillie ou une piste cyclable, bénéficient néanmoins de la priorité de droite. » ;

10° le 8.10 est remplacé par ce qui suit :

« 8.10 Les signaux B1, B5, B9 et B15 peuvent être placés uniquement si, en raison de la nature et de la densité du trafic ou en raison de la disposition des lieux, le maintien de la priorité de droite contrarierait la fluidité ou la sécurité de la circulation. » ;

11° au 8.11, alinéa 1^{er}, les mots « doit être » sont remplacés par le mot « est » ;

12° au 8.11, alinéa 2, le mot « sera » est remplacé par les mots « peut-être ».

Art. 6. Dans l'article 11 du même arrêté, modifié par les arrêtés ministériels des 20 juillet 1990, 19 décembre 1991, 9 octobre 1998, 14 mai 2002, 29 janvier 2014 et 21 juillet 2014, le 11.4.1. 1° est abrogé.

Art. 7. A l'article 12 du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté ministériel du 29 janvier 2014 les modifications suivantes sont apportées :

1° le 12.1bis est remplacé par ce qui suit :

« 12.1bis.

Signal F4a. Commencement d'une zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km/h.

Signal F4b. Fin d'une zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km/h.

Ces signaux doivent être distincts des autres signaux à validité zonale. Ils peuvent toutefois être fixés sur le même poteau.

Ces signaux sont placés simultanément à tous les accès et sorties d'une zone dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km à l'heure.

L'accès à la zone 30 doit être clairement reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux.

L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse.

S'il existe près des abords d'une école, tel que défini à l'article 2.37 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, la possibilité de délimiter une zone 30 plus importante de telle manière que les abords de l'école peut être inclus dans cette zone, on peut immédiatement délimiter cette zone 30 étendue plutôt que d'interpréter de manière stricte la notion d'abords d'école. » ;

2° le 12.1ter est remplacé par ce qui suit :

« 12.1ter.

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

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

Sauf circonstances exceptionnelles justifiées par l'état des lieux, les abords de chaque établissement scolaire sont délimités par ces signaux. » ;

3° le 12.3bis est remplacé par ce qui suit :

« 12.3bis.

Signal F12a. Commencement d'une zone de rencontre ou résidentielle.

Signal F12b. Fin d'une zone de rencontre ou résidentielle.

Ces signaux doivent être distincts des autres signaux à validité zonale. Ils peuvent toutefois être fixés sur le même poteau.

Ces signaux sont placés simultanément à tous les accès et sorties d'une zone de rencontre ou résidentielle.

L'accès à la zone de rencontre ou résidentielle doit être clairement reconnaissable par l'état des lieux, par un aménagement ou par les deux.

L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse et l'usage de l'ensemble de la voie publique par les piétons. » ;

4° le 12.5 est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Une concertation préalable a lieu entre le gestionnaire de la voirie et l'exploitant du réseau des services réguliers de transports en commun avant d'autoriser le partage des bandes bus avec d'autres usagers. » ;

5° le 12.5bis est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Une concertation préalable a lieu entre le gestionnaire de la voirie et l'exploitant du réseau des services réguliers de transports en commun avant d'autoriser le partage des sites franchissables avec d'autres usagers. » ;

6° le 12.7 est remplacé par ce qui suit :

« 12.7. Le numéro d'une autoroute et d'un ring autoroutier est indiqué par le signal F23c.

Le numéro d'échangeur est indiqué par le symbole suivant :



7° le 12.9.1, 10° est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« Les entreprises, les zones industrielles et les parcs d'activités économiques sont représentés par le symbole suivant :



8° le 12.13 est remplacé par ce qui suit :

« 12.13.

Signal F49. Passages pour piétons.

Ce signal peut être placé uniquement à hauteur d'un passage pour piétons.

Au carrefour, le signal F49 peut uniquement être placé sur la voie prioritaire d'un carrefour non régulé par une signalisation lumineuse du système tricolore.

Le signal F49 a pour dimensions 0,60 m x 0,60 m. » ;

9° le 12.13bis est remplacé par ce qui suit :

« 12.13bis.

Signal F50. Passage pour conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues.

Ce signal peut être placé uniquement à hauteur d'un passage pour conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues.

Ce signal n'est pas placé aux passages pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qui sont soit :

1° régulés par une signalisation lumineuse du système tricolore ;

2° situés à proximité immédiate d'un passage pour piétons signalé par un signal F49.

Le signal F50 a pour dimensions 0,60 m x 0,60 m. » ;

10° les 12.23 et 12.24 sont remplacés par ce qui suit :

« 12.23.

Signaux F99a et F101a. Chemin ou partie de la voie publique réservé à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs.

1° ces signaux ont pour dimensions minimales 0,40 m de côté ;

2° ils ne sont pas complétés par un panneau additionnel ;

3° ils ne sont pas utilisés pour signaler une zone piétonne ;

4° le signal de sortie F101a peut être placé à gauche au dos du signal d'entrée F99a ;

12.24.

Signaux F99b et F101b. Chemin ou partie de la voie publique réservé à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs avec l'indication de la partie du chemin qui est affectée aux différentes catégories d'usagers.

1° ces signaux ont pour dimensions minimales 0,40 m de côté ;

2° ils ne sont pas complétés par un panneau additionnel ;

3° le cas échéant, les symboles des usagers sont inversés sur ces signaux ;

4° ils ne sont pas utilisés pour signaler une zone piétonne ;

5° l'espace réservé à chaque catégorie d'usagers doit apparaître clairement ;

6° le signal de sortie F101b peut être placé à gauche au dos du signal d'entrée F99b. » ;

11° au 12.25, les 1° et 2° sont abrogés ;

12° le 12.25bis est remplacé par ce qui suit :

« 12.25bis.

Signaux F99c et F101c. Chemin réservé aux véhicules agricoles, piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs.

1° ces signaux ont pour dimensions minimales 0,40 m de côté ;

2° ils ne sont pas complétés par un panneau additionnel ;

3° ils ne sont pas utilisés pour signaler une zone piétonne ;

4° le signal de sortie F101c peut être placé à gauche au dos du signal d'entrée F99c. ».

Art. 8. Dans l'article 14 du même arrêté, modifié par les arrêtés ministériels des 21 octobre 1980 et 10 juillet 1997, est inséré un 14.7 rédigé comme suit :

« 14.7 Une chaussée divisée en plusieurs bandes de circulation, la continuité d'une bande de circulation ou d'un site spécial franchissable réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun n'est pas compatible avec la régulation d'un carrefour par priorité de droite. ».

Art. 9. Dans l'article 16 du même arrêté, remplacé par l'arrêté ministériel du 20 juillet 1990, le 1° est remplacé par ce qui suit :

« 1° Les marques longitudinales indiquant une piste cyclable sont apposées aux carrefours lorsque la piste cyclable fait partie d'une voie publique signalée par les signaux B9 ou B15 et qu'une piste cyclable se prolonge au-delà du carrefour. ».

Art. 10. A l'article 18 du même arrêté, modifié par les arrêtés ministériels des 20 juillet 1990, 19 décembre 1991, 9 octobre 1998 et 17 octobre 2001, les modifications suivantes sont apportées :

1° le 18.3 est remplacé par ce qui suit :

« 18.3.

Marques des passages pour piétons.

Les bandes parallèles à l'axe de la chaussée conformément à la planche 5 de l'annexe 4 au présent arrêté ont une largeur et un écartement d'environ 0,50 m ainsi qu'une longueur d'au moins 3 m. » ;

2° au 18.4, l'alinéa 6 est abrogé.

Art. 11. A l'article 19 du même arrêté, modifié en dernier lieu par l'arrêté ministériel du 18 décembre 2002, les modifications suivantes sont apportées :

1° le 19.7 est remplacé par ce qui suit :

« 19.7.

Marques en damier

Ces marques sont composées de carrés de couleur blanche d'environ 0,50 m de côté.

Elles peuvent être utilisées pour débiter, mettre fin, délimiter et relier les espaces réservés aux véhicules des services réguliers de transport en commun indiqués par une bande réservée, un site spécial franchissable et un site propre. » ;

2° il est inséré un 19.8 rédigé comme suit :

« 19.8. La réglementation peut être indiquée et rappelée par un signal identique ou simplifié reproduit au sol et par un symbole ou pictogramme représenté au sol. ».

Art. 12. La circulaire ministérielle du 23 mai 2011 relative aux zones résidentielles et aux zones de rencontre est abrogée.

Art. 13. Les signaux et marquages placés en conformité aux dispositions antérieures à l'entrée en vigueur de ce présent arrêté peuvent être maintenus jusqu'au 31 décembre 2035.

Art. 14. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} septembre 2020.

Namur, le 30 juin 2020.

V. DE BUE

ÜBERSETZUNG

ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

[C – 2020/31192]

30. JUNI 2020 — Ministerieller Erlass zur Abänderung des Ministeriellen Erlasses vom 11. Oktober 1976 zur Festlegung der Mindestmaße und der Sonderbedingungen für das Anbringen der Verkehrszeichen und zur Aufhebung des Ministeriellen Rundschreibens vom 23. Mai 2011 bezüglich der verkehrsberuhigten Bereiche und der Begegnungszonen

Die mit der Verkehrssicherheit beauftragte Ministerin,

Aufgrund des am 16. März 1968 koordinierten Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei, Artikel 1 Absatz 1;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 über die allgemeine Straßenverkehrsordnung und die Benutzung der öffentlichen Straße, Artikel 60.2;

Aufgrund des Ministeriellen Erlasses vom 11. Oktober 1976 zur Festlegung der Mindestmaße und der Sonderbedingungen für das Anbringen der Verkehrszeichen;

Aufgrund des Ministeriellen Rundschreibens vom 23. Mai 2011 bezüglich der verkehrsberuhigten Bereiche und der Begegnungszonen;

Aufgrund des am 5. September 2019 gemäß Artikel 3 Ziffer 2 des Dekrets vom 11. April 2014 zur Umsetzung der Resolutionen der im September 1995 in Peking organisierten Weltfrauenkonferenz der Vereinten Nationen und zur Integration des Gender Mainstreaming in allen politischen Vorhaben erstellten Berichts;

Aufgrund des am 9. Oktober 2019 in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Ziffer 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat abgegebenen Gutachtens des Staatsrats Nr. 66.591/4,

Beschließt:

Artikel 1 - In Artikel 1 des Ministeriellen Erlasses vom 11. Oktober 1976 zur Festlegung der Mindestmaße und der Sonderbedingungen für das Anbringen der Verkehrszeichen wird die Nummer 1.3 durch folgenden Wortlaut ersetzt:

"1.3. Die Verkehrsschilder und ihre Träger müssen so angebracht werden, dass sie die Verkehrsteilnehmer sowohl aufgrund ihrer Anbringung als auch durch ihre Anzahl so wenig wie möglich behindern.

Die Verkehrsschilder müssen so angebracht werden, dass sie rechtzeitig gesehen werden können und nicht durch Hindernisse verdeckt werden.

Die Verkehrsschilder werden außerhalb der Fahrbahn angebracht, und der Abstand zwischen dem Fahrbahnrand und der nächstgelegenen Seite des Verkehrsschildes beträgt mindestens 0,3 m innerhalb einer geschlossenen Ortschaft und mindestens 0,5 m außerhalb einer geschlossenen Ortschaft.

Außer wenn dies durch die örtlichen Umstände unmöglich ist, befindet sich die untere Kante des Verkehrsschildes:

1° in 1,5 m Höhe über dem Boden auf Autobahnen;

2° in 1 m Höhe über dem Boden außerhalb der geschlossenen Ortschaften auf Seitenstreifen, die nicht von Fußgängern benutzt werden, und wenn sich dort keine Stellplätze für Fahrzeuge befinden;

3° in 1 m Höhe über dem Boden, wenn die Verkehrsschilder nur für die Führer von Fahrrädern bestimmt sind;

4° in 0,5 m Höhe über dem Boden auf Leitinseln und den zentralen Einrichtungen von Kreisverkehrsanlagen;