



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 67.513/4
du 29 juin 2020

advies 67.513/4
van 29 juni 2020

sur

over

un projet d'arrêté du
Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale 'modifiant
l'article 11 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'

een ontwerp van besluit van de
Brusselse Hoofdstedelijke
Regering 'tot wijziging van
artikel 11 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'

Le 29 mai 2020, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'modifiant l'article 11 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'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 29 juin 2020. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Stéphane TELLIER, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine BAGUET.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 29 juin 2020.

*

Op 29 mei 2020 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met mobiliteit, openbare werken en verkeersveiligheid verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 'tot wijziging van artikel 11 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'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 29 juni 2020. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Stéphane TELLIER, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine BAGUET.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 29 juni 2020.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations suivantes.

PORTÉE DU PROJET

Conformément, notamment, à la Déclaration de politique générale commune au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et au Collège réuni de la Commission communautaire commune et au Plan Régional de Mobilité (dénommé « Good Move »), l'objet principal du projet à l'examen est de modifier 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' (ci-après : le « Code de la route ») de façon à limiter, de manière générale, la vitesse maximale autorisée en agglomération bruxelloise à 30 km/h (article 1^{er}, 1^o, du projet)¹⁻².

Le projet prévoit également une limitation générale de vitesse sur les voies publiques situées en dehors de l'agglomération bruxelloise à 70 km/h (article 1^{er}, 4^o, du projet), une limitation de vitesse à 90 km/h restant d'application là où un signal routier C43 mentionnant cette vitesse maximale est placé (article 1^{er}, 2^o et 3^o, du projet).

Ces mesures sont appelées à entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2021 (article 2 du projet), une période transitoire est toutefois prévue jusqu'au 31 mars 2021 quant au maintien de la signalisation routière existante en agglomération et aux abords des écoles, selon la disposition des lieux (article 3 du projet).

FORMALITÉS PRÉALABLES

La note au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale contient les éléments suivants en ce qui concerne l'impact budgétaire du projet :

« Impact budgétaire » :

Il n'y a pas d'impact budgétaire pour l'application de cet arrêté en tant que tel. Cependant, les différentes mesures préconisées par la Déclaration de Politique Générale sont budgétées et font l'objet, quand nécessaire, de marchés en cours d'attribution. Ces différents marchés, distincts du présent arrêté, respectent chacun les dispositions relatives au contrôle budgétaire par l'inspecteur des finances et le Ministre du budget.

¹ Suite à la sixième réforme de l'État, la compétence des Régions relative à « la détermination des limites de vitesse sur la voie publique, à l'exception des autoroutes [...] » repose sur l'article 6, § 1^{er}, XII, 1^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles'.

² Des exceptions étant néanmoins prévues à l'article 11.1. du Code de la route.

Pour mémoire, la DPG énonce les mesures suivantes 'La mise en zone 30 sera accompagnée de la mise en place d'aménagements adaptés et d'une signalisation adéquate des voiries structurantes régionales et communales, la zone 30 devenant la règle. Le Gouvernement initiera, en concertation avec les associations actives en la matière et les partenaires locaux (communes et zones de police), une vaste campagne de communication et de prévention visant à renforcer la crédibilité et l'acceptation sociale de cette mesure' ».

La même note au Gouvernement indique que l'accord du Ministre du Budget et l'avis de l'Inspecteur des Finances n'ont été ni demandés ni, partant, obtenus.

L'article 10 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2006 'relatif au contrôle administratif et budgétaire ainsi qu'à l'établissement du budget' dispose :

« § 1^{er}. Sont soumis à l'accord budgétaire préalable du Ministre du Budget les avant-projets d'ordonnance, les projets d'arrêté du Gouvernement et d'arrêté ministériel, de circulaire ou de décision :

- 1° pour lesquels les crédits sont insuffisants ou inexistants ;
- 2° qui sont directement ou indirectement de nature à influencer les recettes ou à entraîner des dépenses ;
- 3° qui concernent les projets de décisions relatives aux marchés publics de travaux, de fournitures et de services qui sont soumis au Gouvernement en fonction de l'arrêté portant règlement de son fonctionnement ;
- 4° qui concernent les projets de décisions relatives aux subventions qui sont de nature facultative et dont le montant dépasse 6.200 EUR.

§ 2. L'accord du Ministre du Budget est également requis dans le cadre du contrôle budgétaire qu'il exerce en application de l'article 11 de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public ».

L'article 32 du même arrêté dispose :

« Sans préjudice des exceptions reprises aux articles 34 à 40 compris du présent arrêté, sont soumis à l'avis préalable de l'Inspecteur des Finances les avant-projets d'ordonnance, les avant-projets d'arrêté, de circulaire ou de décision pour lesquels les crédits sont insuffisants ou inexistants ou qui sont directement ou indirectement de nature à influencer les recettes ou à entraîner des dépenses ».

Il découle des éléments exposés dans la note au Gouvernement que la mesure qui consiste à limiter de manière générale la vitesse autorisée à 30 km/h en agglomération bruxelloise nécessitera notamment une adaptation de la signalisation routière (enlèvement et placement de signaux routiers), des aménagements de la voirie publique, un renforcement des mesures de contrôle du respect de cette nouvelle limitation de vitesse ainsi qu'un travail de sensibilisation de la population concernée via des campagnes publicitaires.

Il s'ensuit que l'arrêté en projet est, fut-ce indirectement, de nature à influencer les recettes ou à entraîner des dépenses.

L'arrêté en projet fera par conséquent l'objet d'un avis de l'Inspecteur des Finances et sera soumis à l'accord du Ministre du Budget.

L'auteur du projet veillera au bon accomplissement de ces formalités dont il sera fait mention au préambule.

OBSERVATION GÉNÉRALE

Dès lors que la déléguée de la Ministre a confirmé que seule une note au Gouvernement a été rédigée à propos du projet à l'examen, il est suggéré, vu l'impact de celui-ci en termes de mobilité, qu'un rapport au Gouvernement exposant la portée et les implications concrètes de l'arrêté soit publié en même temps que ce dernier, accompagné par le présent avis.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

PRÉAMBULE

1. L'alinéa 1^{er} sera omis.
2. À l'alinéa 2, devenant alinéa 1^{er}, l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi coordonnée du 16 mars 1968 'relative à la police de la circulation routière' sera visé plus précisément, au titre de fondement juridique de l'arrêté en projet.
3. Conformément à l'observation relative aux formalités préalables, deux nouveaux alinéas viseront respectivement l'avis de l'Inspecteur des Finances et l'Accord du Ministre du Budget.
4. Le préambule de l'arrêté en projet sera enfin complété par un visa relatif à l'avis de la section de législation du Conseil d'État rédigé comme suit :

« Vu l'avis n° 67.513/4 du Conseil d'État donné le 29 juin 2020, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ; »³.

³ *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation n° 36.1 et formule F 3-5-2.

DISPOSITIF

Article 1^{er}

Selon l'article 11.2, 3°, en projet, la vitesse en dehors des agglomérations est limitée

« à 70 km à l'heure :

a) sur les voies publiques divisées en quatre bandes de circulation ou plus dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation et dont les sens de circulation sont séparés par des marques routières ;

b) sur les autres voies publiques.

Sur certaines voies publiques une limitation de vitesse inférieure ou supérieure peut cependant être imposée ou admise par le panneau indicateur C43.

Les limitations de vitesse inférieures résultant de l'article 11.3 restent d'application ».

Il résulte de l'article 11.2, 3°, en projet que sur les voies publiques entrant dans son champ d'application, la vitesse, limitée en principe à 70 km/h sera, par exception, limitée à une vitesse inférieure ou supérieure à 70 km/h si un signal C43 le prévoit.

Dès lors, la section de législation n'aperçoit pas l'utilité de maintenir l'hypothèse réglée par l'article 11.2, 2°, existant et en projet, en vertu duquel, sur les mêmes voies publiques que celles visées à l'article 11.2, 3°, en projet, la vitesse maximale hors agglomération est fixée à 90 km/h si un signal C43 le prévoit.

Il convient d'éviter de répéter des règles identiques dans un même dispositif, de telles répétitions étant de nature à soulever des questionnements inutiles sur l'éventuelle portée spécifique que revêtirait une règle par rapport à l'autre.

Sauf pour l'auteur du projet à pouvoir justifier le maintien de l'article 11.2, 2°, existant et en projet – en veillant dans ce cas à reproduire les éléments de justification dans le rapport au Gouvernement –, il conviendrait de revoir le dispositif à l'examen afin d'y remplacer l'article 11.2, 2°, par le dispositif prévu sous l'article 11.2, 3° en projet.

Articles 2 et 3

Les articles 2 et 3 seront intervertis.

Article 3 (devenant 2)

Le signal routier A23, visé à l'article 3 du projet, est un signal de danger indiquant un « endroit spécialement fréquenté par des enfants ».

La section de législation n'aperçoit pas en quoi les modifications des limites de vitesse sur la voie publique en région de Bruxelles-Capitale, envisagées par le projet, nécessitent la mesure transitoire en projet selon laquelle ce signal routier A23 peut être maintenu « en fonction de la disposition des lieux », ce qui, à contrario, laisse la faculté de ne pas le maintenir. Avec ou sans application des dispositions envisagées, il ne semble pas exister de raison qui pourrait justifier l'enlèvement du signal routier A23 dans les endroits fréquentés par les enfants, y compris aux abords des écoles.

La disposition sera réexaminée.

OBSERVATION FINALE DE LÉGISTIQUE

La rédaction de l'article 1^{er} du projet sera revue dans le respect des règles de légistique. Ainsi :

– au 1^o, il y a lieu d'écrire « dans l'article 11.1 »⁴ ; cette observation vaut pour l'article 1^{er}, 2^o et 3^o ;

– au 3^o, il y a lieu d'écrire « les mots [...] sont abrogés »⁵ ;

– au 4^o, il convient d'écrire « à l'article 11.2 ».

La concordance entre les deux versions linguistiques du projet sera par ailleurs mieux assurée.

*

⁴ *Idem*, formule F 4-2-6-1 et sv.

⁵ *Ibidem*, formule F 4-2-8-4.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten ‘op de Raad van State’, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

STREKKING VAN HET ONTWERP

Overeenkomstig met name de Gemeenschappelijke algemene beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie’ (“Good Move” genaamd), strekt het voorliggende ontwerp er voornamelijk toe het koninklijk besluit van 1 december 1975 ‘houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg’ (hierna: “de Wegcode”), dusdanig te wijzigen dat de maximumsnelheid in de Brusselse agglomeratie over het algemeen wordt beperkt tot 30 km per uur (artikel 1, 1°, van het ontwerp).¹⁻²

Het ontwerp voorziet ook in een algemene snelheidsbeperking tot 70 km/h op de openbare wegen die buiten de Brusselse agglomeratie liggen (artikel 1, 4°, van het ontwerp), waarbij een snelheidsbeperking tot 90 km/h van toepassing blijft op plaatsen waar een verkeersbord C43 is geplaatst dat deze maximumsnelheid aangeeft (artikel 1, 2° en 3°, van het ontwerp).

Het is de bedoeling dat die maatregelen in werking treden op 1 januari 2021 (artikel 2 van het ontwerp); er wordt evenwel voorzien in een overgangsperiode die loopt tot 31 maart 2021 wat betreft het behoud van de verkeersborden die binnen de bebouwde kom zijn geplaatst of de verkeersborden die, afhankelijk van de plaatsgesteldheid, het begin of het einde van een schoolomgeving aanduiden (artikel 3 van het ontwerp).

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

In de nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering staat het volgende in verband met de budgettaire weerslag van het ontwerp:

“Weerslag op de begroting:

De toepassing van dit besluit op zich brengt geen weerslag op de begroting met zich mee. De verschillende maatregelen die in de algemene beleidsverklaring worden aanbevolen, zullen daarentegen gebudgetteerd worden en zullen wanneer nodig het

¹ Ingevolge de zesde staatshervorming steunt de bevoegdheid van de gewesten inzake ‘het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen, met uitzondering van de autosnelwegen (...)’ op artikel 6, § 1, XII, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’.

² Artikel 11.1. van de Wegcode voorziet evenwel in uitzonderingen daarop.

voorwerp vormen van overheidsopdrachten met een lopende gunningsprocedure. Deze verschillende overheidsopdrachten, die los staan van dit besluit, voldoen elk aan de bepalingen inzake begrotingscontrole door de Inspecteur van Financiën en de Minister van Begroting.

Ter herinnering, de ABV kondigt de volgende maatregelen aan: “De invoering van een zone 30 zal gepaard gaan met het aanbrengen van aangepaste inrichtingen en adequate bewegwijzering op de gewestelijke en gemeentelijke structurerende wegen, waarbij zone 30 de regel zal worden. De Regering zal, in overleg met de verenigingen die op dit gebied actief zijn en de lokale partners (gemeenten en politiezones), een omvangrijke communicatie- en preventiecampagne opstarten om de geloofwaardigheid en het maatschappelijk draagvlak van deze maatregel te versterken.”

In diezelfde nota aan de leden van de Regering is vermeld dat de akkoordbevinding van de minister van Begroting en het advies van de inspecteur van Financiën niet zijn aangevraagd en dus ook niet zijn verleend.

Artikel 10 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2006 ‘betreffende de administratieve en begrotingscontrole evenals de begrotingsopmaak’ stelt het volgende:

“§ 1. Aan het voorafgaandelijk akkoord van de Minister van Begroting worden voorgelegd de voorontwerpen van ordonnantie, de ontwerpen van regeringsbesluit en ministerieel besluit, van omzendbrief of van beslissing:

1° waarvoor geen of onvoldoende kredieten bestaan;

2° waardoor, rechtstreeks of onrechtstreeks, de ontvangsten kunnen worden beïnvloed of uitgaven kunnen ontstaan;

3° die betrekking hebben op de ontwerpen van beslissing inzake overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten die aan de Regering worden voorgelegd krachtens het besluit tot regeling van haar werking;

4° die betrekking hebben op de ontwerpen van beslissing inzake subsidies die van facultatieve aard zijn en wier bedrag hoger ligt dan 6200 EUR.

§ 2 Het akkoord van de Minister van Begroting is eveneens vereist in het kader van de begrotingscontrole die hij uitoefent in toepassing van artikel 11 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut.”

Artikel 32, van hetzelfde besluit luidt als volgt:

“Onverminderd de in de artikelen 34 tot en met 40 van dit besluit opgenomen uitzonderingen, worden aan de Inspecteur van Financiën, voor voorafgaandelijk advies, de voorontwerpen van ordonnantie, de voorontwerpen van regeringsbesluit en ministerieel besluit, van omzendbrief of van beslissing voorgelegd waarvoor geen of onvoldoende kredieten bestaan of waardoor, rechtstreeks of onrechtstreeks, de ontvangsten kunnen worden beïnvloed of uitgaven kunnen ontstaan.”

Uit de elementen die zijn uiteengezet in de nota aan de leden van de Regering volgt dat de maatregel die ertoe strekt de toegestane snelheid in de Brusselse agglomeratie over het algemeen te beperken tot 30 km/h, onder meer een aanpassing van de verkeersborden (verwijdering en plaatsing van verkeersborden), een herinrichting van het openbaar wegennet, een aanscherping van de maatregelen voor toezicht op de naleving van die nieuwe snelheidsbeperking en reclamecampagnes om de betrokken bevolking te sensibiliseren zal vereisen.

Daaruit volgt dat het ontworpen besluit, zij het onrechtstreeks, de ontvangsten kan beïnvloeden of nieuwe uitgaven kan doen ontstaan.

Het ontworpen besluit moet bijgevolg om advies worden voorgelegd aan de inspecteur van Financiën en voor akkoordbevinding worden voorgelegd aan de minister van Begroting.

De steller van het ontwerp dient erop toe te zien dat die vormvereisten naar behoren worden vervuld en dat in de aanhef wordt vermeld dat aan die vormvereisten is voldaan.

ALGEMENE OPMERKING

Aangezien de gemachtigde van de minister heeft bevestigd dat met betrekking tot het voorliggende ontwerp enkel een nota aan de leden van de regering is opgesteld, wordt, gelet op de impact van dat ontwerp op de mobiliteit, voorgesteld om tegelijkertijd met dit besluit een verslag aan de regering met een uiteenzetting van de draagwijdte en de concrete gevolgen van dit besluit bekend te maken en het te vergezellen van dit advies.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Aanhef

1. Het eerste lid moet worden weggelaten.
2. In het tweede lid, dat het eerste lid wordt, moet als rechtsgrond van het ontworpen besluit meer in het bijzonder verwezen worden naar artikel 1, eerste lid, van de gecoördineerde wet van 16 maart 1968 ‘betreffende de politie over het wegverkeer’.
3. Overeenkomstig hetgeen in verband met de voorafgaande vormvereisten is opgemerkt, moet in twee nieuwe leden respectievelijk worden verwezen naar het advies van de inspecteur van Financiën en de akkoordbevinding van de minister van Begroting.

4. Tot slot moet de aanhef van het ontworpen besluit worden aangevuld met een verwijzing naar het advies van de afdeling Wetgeving van de Raad van State die als volgt gesteld is:

“Gelet op advies 67.513/4 van de Raad van State, gegeven op 29 juni 2020, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;”³.

DISPOSITIEF

Artikel 1

Volgens het ontworpen artikel 11.2, 3°, is de snelheid buiten de bebouwde kommen beperkt

“tot 70 km per uur:

a) op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting en de rijrichtingen gescheiden zijn door wegmarkeringen;

b) op de andere openbare wegen.

Op sommige openbare wegen kan evenwel een lagere of hogere snelheidsbeperking opgelegd of toegelaten worden door het verkeersbord C43.

De lagere snelheidsbeperkingen voortvloeiend uit artikel 11.3 blijven van toepassing.”

Uit het ontworpen artikel 11.2, 3°, volgt dat op de openbare wegen die binnen de toepassingssfeer ervan vallen, de snelheid, die in principe beperkt is tot 70 km/h, bij uitzondering zal worden beperkt tot een snelheid die lager of hoger is dan 70 km/h indien dat is aangegeven op een verkeersbord C43.

De afdeling Wetgeving ziet bijgevolg niet in welk nut het heeft om het geval te behouden dat wordt geregeld bij het bestaande en het ontworpen artikel 11.2, 2°, krachtens hetwelk op dezelfde openbare wegen als die welke beoogd worden in het ontworpen artikel 11.2, 3°, de maximumsnelheid buiten de bebouwde kom vastgesteld wordt op 90 km per uur indien een verkeersbord C43 daarin voorziet.

³ *Beginnelsen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 36.1 en formule F 3-5-2.

Er moet worden voorkomen dat identieke regels in eenzelfde dispositief worden herhaald daar dergelijke herhalingen onnodige vragen doen rijzen over de eventuele specifieke strekking van de ene regel ten opzichte van de andere.

Tenzij de steller van het ontwerp de handhaving van het bestaande en het ontworpen artikel 11.2, 2°, kan verantwoorden – waarbij er in dit geval voor wordt gezorgd dat de verantwoordingselementen in het verslag aan de Regering worden weergegeven –, zou het voorliggende dispositief moeten worden herzien teneinde het artikel 11.2, 2°, erin te vervangen door het dispositief waarin het ontworpen artikel 11.2, 3° voorziet.

Artikelen 2 en 3

De artikelen 2 en 3 moeten onderling van plaats worden verwisseld.

Artikel 3 (dat artikel 2 wordt)

Het verkeersbord A23 dat wordt genoemd in artikel 3 van het ontwerp, is een gevaarsbord dat een “plaats waar speciaal veel kinderen komen” aangeeft.

Het is de afdeling Wetgeving niet duidelijk waarom de in het ontwerp beoogde wijzigingen van de snelheidsbeperkingen op de openbare weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de ontworpen overgangsmaatregel vereisen volgens welke dat verkeersbord A23 mag worden behouden “afhankelijk van de plaatsgesteldheid”, wat *a contrario* de mogelijkheid openlaat om dat verkeersbord niet te behouden. Zowel met als zonder toepassing van de ontworpen bepalingen lijkt er geen reden te zijn die zou kunnen rechtvaardigen dat het verkeersbord A23 wordt verwijderd op de plaatsen waar veel kinderen komen, met inbegrip van de schoolomgeving.

De bepaling moet opnieuw onderzocht worden.

SLOTOPMERKING VAN WETGEVINGSTECHNISCHE AARD

De redactie van het ontworpen artikel 1 moet worden herzien met inachtneming van de wetgevingstechnische voorschriften:

- in punt 1°, moet “in artikel 11.1” worden geschreven;⁴ de voorgaande opmerking geldt eveneens voor artikel 1, 2° en 3°;
- in punt 3°, schrijve men “de zinsnede (...) opgeheven”;⁵
- in punt 4°, dient “aan artikel 11.2” te worden geschreven.

⁴ *Ibid.*, formule F 4-2-6-1 en volgende.

⁵ *Ibidem*, formule F 4-2-8-4.

Voorts moet ervoor gezorgd worden dat beide taalversies van het ontwerp beter op elkaar afgestemd worden.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Martine BAGUET