

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

3 OCTOBRE 1997

PROPOSITION DE LOI

**modifiant les lois relatives à la police
de la circulation routière en vue
d'appliquer une politique différenciée
en matière de limitation de la vitesse
dans les zones urbanisées et
d'instaurer la notion de « centre »**

(Déposée par M. Rony Cuyt)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Contexte dans lequel s'inscrit la présente proposition de loi

Une politique différenciée de réglementation des vitesses autorisées implique que l'aménagement de la voie publique et les règles régissant le comportement de ses usagers soient adaptés à la fonction de celle-ci.

La Belgique s'est dotée d'un cadre légal permettant d'imposer différentes limitations de vitesse (70/50/30 sur/h) dans les zones urbanisées. Conformément à l'article 11.1 du Code de la route, la vitesse est, depuis le 1^{er} janvier 1992, limitée à 50 km/h dans les agglomérations. Le Code de la route permet aux gestionnaires de la voirie de déroger à la limitation de 50 km/h et d'imposer des limitations de vitesse différenciées :

— dans les zones résidentielles, la vitesse autorisée peut être ramenée à 30 km/h (« zone 30 », arti-

(*) Troisième session de la 49^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

3 OKTOBER 1997

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wetten
betreffende de politie over het
wegverkeer, houdende het voeren van
een gedifferentieerd snelheidsbeleid
in verstedelijkt gebied en de invoering
van het begrip « centrumgebied »**

(Ingediend door de heer Rony Cuyt)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Situering van het wetsvoorstel

Een gedifferentieerd snelheidsbeleid houdt in dat de snelheidslimieten, de inrichting van de openbare weg en de gedragsregels voor het verkeer worden aangepast aan de functie van de weg.

In België werd een wettelijk kader gecreëerd voor een gedifferentieerd snelheidsbeleid 70/50/30 in verstedelijkt gebied. Op grond van artikel 11.1 van het Wegverkeersreglement geldt sinds 1 januari 1992 50 km/u als algemene snelheidslimiet in de bebouwde kom. Het Wegverkeersreglement geeft aan de wegbeheerder de mogelijkheid om van de 50 km/u af te wijken en gestalte te geven aan een snelheidsdifferentiatie :

— in verblijfsgebieden kan de snelheidslimiet teruggebracht worden tot 30 km/u (« zone 30 », arti-

(*) Derde zitting van de 49^e zittingsperiode.

cle 22^{quater}) ou à 20 km/h (« zone résidentielle », article 22^{bis}), pour autant que l'aménagement de la voie publique respecte certaines conditions et, de préférence, sur la base d'un plan communal de circulation déterminant par ailleurs la catégorie dont relève le réseau routier ainsi que les différentes limitations de vitesse imposées;

— l'article 11.1 permet également d'instaurer une limitation de vitesse inférieure ou supérieure dans une agglomération à l'aide du signal C43. Dans la pratique, cette possibilité est principalement utilisée pour porter la vitesse autorisée à 70 km/h ou, exceptionnellement, à 90 km/h sur les voies utilisées essentiellement comme voies de passage (par exemple les périphériques urbains). Aucune condition explicite en matière d'aménagement de la voie publique n'est imposée pour le placement d'un signal C43.

Le cadre actuel de la politique différenciée en matière de limitation de la vitesse présente toutefois des lacunes considérables.

En premier lieu, les gestionnaires de la voirie utilisent peu les possibilités de réduire la vitesse à 30 km/h ou 20 km/h dans certaines zones. Il ressort d'une étude générale de l'Institut belge de la sécurité routière qu'en février 1995, soit plus de six ans après l'introduction du concept de zone 30, 28 % seulement des communes flamandes avaient créé une zone 30 sur leur territoire au moyen d'un règlement communal complémentaire. En Wallonie, 6 % seulement des communes avaient aménagé une zone 30. De plus, la zone 30 est (trop) souvent introduite en vue de remédier à des problèmes spécifiques (vitesse inadaptée, trafic détourné) dans certaines rues, sans l'inscrire dans une approche planifiée de la sécurité et de la viabilité routières au niveau de la commune.

En second lieu, la législation existante n'apporte qu'une solution insuffisante à la problématique de la sécurité et de la viabilité dans le centre de la zone urbanisée. Ce « centre » se caractérise par une densité d'habitat élevée, une multiplicité de fonctions accroissant fortement la densité du trafic (écoles, magasins, hôpitaux, etc.) et un nombre relativement important d'usagers de la route vulnérables. Dans le centre, une vitesse maximale de 50 km/h est perçue comme excessive, surtout par les usagers vulnérables. Cette impression est corroborée par des données objectives. A la vitesse de 50 km/h, la distance moyenne de réponse d'un véhicule est de 14 mètres et la distance moyenne de freinage de 16 mètres. A la vitesse de 30 km/h, ces distances sont respectivement de 9 mètres et 6 mètres.

D'autre part, la zone 30 semble être un instrument peu adéquat pour limiter la vitesse autorisée à 30 km/h dans les centres;

— l'article 1^{er} de l'arrêté royal fixant les conditions d'aménagement des zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h dispose que la fonction d'habitat doit être prépondérante (1°), que les voies publiques doivent être destinées principalement à une circulation locale (2°) et que le passage des véhi-

kel 22^{quater}) of 20 km/u (« woonerf », artikel 22^{bis}), mits de inrichting van de openbare weg aan bepaalde voorwaarden voldoet en bij voorkeur op basis van een gemeentelijk verkeersplan waarvan de categorisering van het wegennet en de snelheidsdifferentiatie deel uitmaken;

— artikel 11.1 laat ook toe om via het bord C43 een hogere of lagere toegelaten snelheid in te stellen binnen de bebouwde kom. In de praktijk wordt van deze mogelijkheid vooral gebruik gemaakt om op wegen met een specifieke doorstroomfunctie (bijvoorbeeld een stadsring) de toegelaten snelheid tot 70 km/u of uitzonderlijk zelfs tot 90 km/u te verhogen. Voor de plaatsing van een bord C43 worden geen expliciete voorwaarden voor de inrichting van de openbare weg opgelegd.

Het huidige kader voor een gedifferentieerd snelheidsbeleid blijkt echter belangrijke tekortkomingen te vertonen.

Ten eerste maken de wegbeheerders weinig gebruik van de mogelijkheden om de snelheid gebiedsgewijs te verlagen tot 30 km/u of 20 km/u. Uit een overzicht van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid blijkt dat in februari 1995, ruim zes jaar na de invoering van het zone 30-concept, slechts 28 % van de Vlaamse gemeenten via een aanvullend gemeentelijk reglement minstens één zone 30 op hun grondgebied geïnstalleerd hebben. In Wallonië is het aantal gemeenten met zone 30 zelfs beperkt tot 6 %. De zone 30 wordt bovendien (te) vaak geïnstalleerd om specifieke problemen (onaangepaste snelheid, sluipverkeer) in bepaalde straten aan te pakken, zonder te kaderen in een planmatige aanpak van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid op het niveau van de gemeente.

Ten tweede biedt de bestaande wetgeving een onvoldoende oplossing voor de problematiek van de veiligheid en de leefbaarheid in het centrum van het verstedelijkt gebied. Dit « centrumgebied » kenmerkt zich door een hoge woningdensiteit, een veelheid van verkeersaantrekkende functies (scholen, winkels, ziekenhuizen, enz.) en een relatief groot aantal zwakke weggebruikers. In het centrumgebied wordt een maximumsnelheid van 50 km/u vooral door de zwakke weggebruikers als te hoog ervaren. Deze indruk wordt gestaafd door objectieve gegevens. Bij een snelheid van 50 km/u bedraagt de reactieafstand van een voertuig gemiddeld 14 meter, de remafstand gemiddeld 16 meter. Bij een snelheid van 30 km/u blijft dit beperkt tot respectievelijk 9 meter en 6 meter.

Anderzijds blijkt de zone 30 een weinig adequaat instrument om de toegelaten snelheid in de centrumgebieden te beperken tot 30 km/u;

— artikel 1 van het koninklijk besluit tot bepaling van de vereisten voor het inrichten van de zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur vermeldt dat in de zone 30 de verblijfsfunctie overwegend moet zijn (1°), dat de wegen hoofdzakelijk bestemd moeten zijn voor plaatsgebonden verkeer (2°) en dat slechts

cules de secours ne doit être qu'occasionnel (3°). Outre leur fonction d'habitat, les centres d'agglomération remplissent souvent aussi une fonction importante dans le domaine des services; en outre, à la circulation locale s'ajoutent les véhicules qui transitent par ces centres ainsi que les automobilistes à la recherche d'un emplacement de parking (notamment sur les voies de désenclavement). C'est aussi généralement au centre que sont établis les services de secours;

— l'article 2 du même arrêté royal précise que des dispositifs destinés à réduire la vitesse doivent être aménagés dans les « zones 30 » de telle façon qu'ils ne permettent qu'une vitesse maximale de 30 km/h. Or, les centres des villes étant relativement étendus, la « zone 30 » n'est généralement pas réalisée au moment de l'introduction de la demande et le concept de « zone 30 » est plutôt considéré par les communes comme un objectif à long terme;

— hormis la limitation de la vitesse à 30 km/h, le Code de la route ne contient pas de règles particulières concernant le comportement des différents usagers de la route dans la « zone 30 ». Il paraît pourtant utile de prévoir, pour les centres de villes, un statut particulier en matière de circulation, dans lequel les règles accordant la priorité aux conducteurs (article 12 du Code de la route) seraient remplacées par une priorité générale en faveur des cyclistes et des cyclomotoristes, le transit de véhicules lourds serait interdit, les cyclistes auraient le loisir de circuler ou non sur la piste cyclable, etc.

En dépit des possibilités limitées d'application de la « zone 30 », c'est avec succès qu'un certain nombre de communes ont limité la vitesse à 30 km/h dans leur centre. Il ressort du « rapport d'évaluation du plan de la circulation routière » de la ville de Bruges qu'un an après l'aménagement de la « zone 30 », le nombre d'accidents a baissé de 25 % au centre de la ville. Le nombre d'accidents dans lesquels sont impliqués des cyclistes a même diminué de 36 %. Des contrôles ont montré que la limitation de vitesse a été relativement bien respectée : 82,5 % des véhicules n'ont pas dépassé 40 km/h. Des résultats comparables en matière de contrôle de vitesse ont été enregistrés à Malines : quelques mois après l'aménagement du centre de la ville en « zone 30 » (avec adaptation de l'infrastructure sur tous les grands axes), on a constaté que 78 % des véhicules contrôlés circulaient à moins de 40 km/h.

Enfin, les voies destinées à désenclaver le centre des agglomérations et/ou à absorber la circulation de passage méritent une attention particulière. Ce sont en effet surtout ces grandes artères qui font obstacle à l'octroi du statut de « zone 30 », dès lors qu'elles attirent d'autres fonctions que la fonction d'habitat (commerces, établissements horeca, services publics), qu'elles absorbent un important trafic en transit et qu'elles font office de voies rapides pour les véhicules de secours. Néanmoins, nous estimons souhaitable de limiter effectivement la vitesse à 30 km/h sur ces artères dans le centre des agglomérations. La

occasioneel hulpverleningsvoertuigen mogen doorrijden (3°). In de centrumgebieden is er naast de verblijfsfunctie evenwel een belangrijke dienstenfunctie, naast het plaatsgebonden verkeer ook doorgaand verkeer en parkeerzoekend verkeer (met name op de ontsluitingswegen) en zijn doorgaans ook de hulpverleningsdiensten gevestigd;

— artikel 2 van hetzelfde koninklijk besluit stelt dat er in de zone 30 snelheidsafremmende inrichtingen moeten worden aangebracht, zodat de aanleg slechts een maximumsnelheid van 30 km/u toelaat. Vooral in steden is het centrumgebied echter vrij uitgebreid, waardoor de zone 30 op het moment van de aanvraag doorgaans niet gerealiseerd is en de gemeente het zone 30-concept eerder beschouwt als een streefdoel op langere termijn;

— behoudens de snelheidsbeperking tot 30 km/u bevat het Wegverkeersreglement geen bijzondere regels omtrent het gedrag van de verschillende verkeersdeelnemers in de zone 30. Nochtans lijkt het zinvol om het centrumgebied een eigen verkeersstatuut te geven, met als elementen onder andere het vervangen van de voorrangsregels voor bestuurders (artikel 12 van het Wegverkeersreglement) door een algemene voorrang voor de fietsers en bromfietzers, een verbod op zwaar doorgaand vervoer, de keuzevrijheid voor fietsers om al dan niet het fietspad te gebruiken, en dergelijke meer.

Ondanks de beperkte toepasbaarheid van de zone 30 op het centrumgebied, heeft een aantal gemeenten zijn centrum met succes een zone 30-statuuat gegeven. In het « Evaluatieverslag verkeerscirculatieplan » van de stad Brugge vernemen we dat het aantal ongevallen één jaar na de invoering van de zone 30 in de binnenstad gedaald is met 25 %. Het aantal ongevallen met fietsers daalde zelfs met 36 %. Uit snelheidsmetingen bleek dat de 30 km/u-limiet vrij algemeen werd nageleefd : 82,5 % van de voertuigen reed minder dan 40 km/u. In Mechelen kwamen tot vergelijkbare resultaten op het vlak van de snelheidsbeheersing : enkele maanden na de omvorming van de binnenstad tot zone 30 (met infrastructurele ingrepen op alle grote assen) bleek 78 % van de gecontroleerde voertuigen minder dan 40 km/u te rijden.

Een bijzonder aandachtspunt binnen de centrumgebieden zijn de hoofdwegen die zorgen voor een goede ontsluiting van het centrumgebied en/of het doorgaand verkeer te verwerken krijgen. Vooral deze hoofdwegen vormen een obstakel voor de toekenning van een zone 30-statuuat : ze zijn een aantrekkingspool voor andere dan verblijfsfuncties (winkels, horeca-zaken, openbare diensten), krijgen veel niet-plaatsgebonden verkeer te verwerken en worden door de hulpverleningsvoertuigen gebruikt als snelle reisroute. Niettemin zijn wij van oordeel dat ook op deze hoofdwegen een effectieve beperking van de

sécurité et la préservation de la qualité de l'environnement doivent en effet primer sans aucune restriction les impératifs de fluidité du trafic. La densité de la circulation combinée à la multiplicité des fonctions fait que le problème de la qualité de l'environnement routier et de la sécurité routière se pose du reste avec la plus grande acuité le long de ces artères.

Commentaire de la proposition de loi

Notre proposition de loi tend, par le biais d'une modification des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière, à inciter les gestionnaires de la voirie à appliquer une politique différenciée en matière de limitation de la vitesse dans les zones urbanisées.

La mise en œuvre d'une politique différenciée en ce domaine est rendue possible en permettant aux gestionnaires de la voirie de faire une distinction, dans la zone urbanisée, entre l'agglomération, où la vitesse est limitée à 50 km/h, et le « centre », c'est-à-dire la zone située au cœur même de l'agglomération, où la vitesse est limitée à 30 km/h. La délimitation d'un centre ne porte pas préjudice à la possibilité d'imposer des limitations de vitesse inférieures à 50 km/h en application de l'article 22*bis* (zone résidentielle) ou de l'article 22*quater* (« zone 30 »). En revanche, si la notion de « centre » est introduite, il faudra modifier l'article 11 du Code de la route afin que la vitesse autorisée dans les centres ne puisse excéder 30 km/h.

La délimitation du centre est facultative. En insérant cette notion dans la loi du 16 mars 1968, le législateur indique clairement qu'il souhaite que le centre des agglomérations fasse l'objet d'une limitation de la vitesse et de mesures spéciales en matière de circulation, et ce, afin que la circulation de transit se déroule le mieux possible et que les usagers vulnérables soient mieux protégés. Si les autorités supérieures devraient prendre diverses initiatives en matière d'informations et de sensibilisation, il appartiendra aux communes, conformément à l'autonomie dont elles disposent, de choisir de délimiter ou non leur centre.

Le Roi fixera, par voie d'arrêté, les critères à observer par les gestionnaires de la voirie pour la délimitation du centre. Ces critères porteront au moins sur la densité de construction, sur la combinaison de fonctions et sur la part potentielle de la circulation lente dans les déplacements. Du fait des grandes différences en ce qui concerne la superficie et l'aménagement des villes, les centres seront, eux aussi, fort différents. Dans les villes et communes dotées d'une voie périphérique, il va sans dire que l'ensemble de la zone encerclée par la voie périphérique sera considérée comme centre. Dans les petites communes, par contre, le centre pourra se limiter à la rue principale, à laquelle s'ajouteront éventuellement quelques rues et places adjacentes.

snelheid tot 30 km/u in het centrumgebied gewenst is. Immers, in het centrumgebied moeten veiligheid en leefbaarheid zonder beperking primeren op de doorstroming van het verkeer. Door de combinatie van druk verkeer en de veelheid van functies rijst de problematiek van verkeersonleefbaarheid en -onveiligheid trouwens in alle scherpte langs deze wegen.

Bespreking van het wetsvoorstel

Onderhavig wetsvoorstel wil de wegbeheerders door een wijziging van de gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer aanzetten tot het voeren van een gedifferentieerd snelheidsbeleid in het verstedelijkt gebied.

Het gedifferentieerd snelheidsbeleid wordt operationeel gemaakt door de wegbeheerder de mogelijkheid te bieden om in het verstedelijkt gebied onderscheid te maken tussen de bebouwde kom, waar een snelheidslimiet van 50 km/u geldt, en het « centrumgebied » : het centrale gedeelte van de bebouwde kom waar een snelheidslimiet van 30 km/u geldt. De afbakening van een centrumgebied doet niets af aan het recht om door toepassing van artikel 22*bis* (woonerf) of artikel 22*quater* (zone 30) ook in andere delen van de bebouwde kom een lagere maximumsnelheid op te leggen dan 50 km/u. Wel vergt de invoering van de notie « centrumgebied » een wijziging van artikel 11 van het Wegverkeersreglement zodat binnen het centrumgebied geen hogere snelheidslimieten kunnen worden opgelegd dan 30 km/u.

De afbakening van het centrumgebied is facultatief. Met de invoering van het begrip in de wet van 16 maart 1968 geeft de wetgever klaar en duidelijk het belang aan van een verdere snelheidsbeperking in het centrale gedeelte van de bebouwde kom en van een apart verkeersstatuut met het oog op een optimale doorstroming en bescherming van de meest kwetsbare weggebruikers. Hoewel we van de hogere overheid diverse initiatieven verwachten op het vlak van de informatieverstrekking en de sensibilisering, behoort het tot de autonomie van de gemeente om al dan niet een centrumgebied af te bakenen.

Door middel van een besluit legt de Koning de criteria op voor de afbakening van het centrumgebied door de wegbeheerders. Deze criteria hebben minstens betrekking op de densiteit van bebouwing, de verweving van functies en het potentieel aandeel van het langzaam verkeer in de verkeersafwikkeling. Door de uiteenlopende oppervlakte en inrichting van het stedelijk gebied zal het centrumgebied sterk verschillen. In steden en gemeenten met een stadsring ligt het voor de hand dat het volledige gebied binnen de ring zal worden aangeduid als centrumgebied. In kleine gemeenten kan het centrumgebied beperkt zijn tot de hoofdstraat, eventueel aangevuld met enkele belendende straten en pleinen.

Le Roi donnera également les directives nécessaires à l'aménagement de la voie publique dans le centre. L'observation de ces directives ne devrait pas être considérée comme une condition stricte dont le non-respect empêcherait d'obtenir l'autorisation de délimiter le centre, mais comme le modèle que les gestionnaires de la voirie tenteront de réaliser au centre de l'agglomération.

La délimitation du centre et le (ré)aménagement systématique de la voie publique doivent s'inscrire dans le cadre d'un plan de circulation communal. Ce plan doit être remis, à titre de document de référence, avec le règlement communal complémentaire délimitant le centre. De nombreuses communes disposent d'ores et déjà d'un plan de circulation qui divise la zone urbanisée en plusieurs sous-zones et indique les perspectives de développement pour ce qui est de l'aménagement des voies publiques. En subordonnant la conclusion d'accords en matière de mobilité à l'approbation d'un plan communal de circulation, la Région flamande a donné une importante impulsion en la matière.

Pour ce qui est de sa délimitation concrète, le centre pourrait être signalé par un panneau à fond blanc bordé de noir figurant en noir la silhouette d'un centre d'agglomération, sous laquelle serait éventuellement indiqué le nom de la commune.

Enfin le Roi déterminera également, par une modification du Code de la route, le statut du centre sous l'angle de la circulation routière. Nous avons d'ailleurs déjà indiqué, dans les développements, quelles étaient les dispositions qui pourraient figurer dans ce statut.

De Koning dient eveneens de nodige richtlijnen te geven voor de inrichting van de openbare weg in het centrumgebied. Deze richtlijnen worden bij voorkeur niet gehanteerd als een strikte voorwaarde om de afbakening van het centrumgebied (niet) te bekomen, maar als een streefbeeld dat de wegbeheerder binnen het centrumgebied wil realiseren.

De afbakening van het centrumgebied en de planmatige (her)inrichting van de openbare weg moeten deel uitmaken van een gemeentelijk verkeersplan. Dit plan moet als een ondersteunend document worden ingediend samen met het aanvullend gemeentelijk verkeersreglement houdende de afbakening van het centrumgebied. Vele gemeenten beschikken reeds over een verkeersplan dat binnen het verstedelijkt gebied verscheidene subgebieden aanduidt en de ontwikkelingsperspectieven voor de inrichting van het openbaar domein aangeeft. Door het sluiten van een mobiliteitsconvenant te laten afhangen van de goedkeuring van een gemeentelijk verkeersplan, heeft het Vlaams Gewest hier een belangrijke impuls gegeven.

Wat de wijze van afbakening betreft, kan het centrumgebied worden aangeduid door een verkeersbord met witte achtergrond en zwarte rand, waarop in het zwart het silhouet van dorpskern is afgebeeld, met daaronder eventueel de naam van de gemeente.

Tenslotte dient de Koning door een wijziging van het Wegverkeersreglement ook het verkeersstatuut van het centrumgebied te bepalen. In de toelichting geven we reeds aan welke bepalingen deel zouden kunnen uitmaken van dit statuut.

R. CUYT

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Un article 1^{er}*bis*, libellé comme suit, est inséré dans le chapitre I^{er} du titre premier des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968 :

« Article 1^{er}*bis*. — § 1^{er}. Les règlements procèdent du principe de la mise en œuvre d'une politique différenciée en matière de limitation de la vitesse dans les zones comportant des immeubles bâtis. A cet effet, il est procédé au moins à la délimitation de l'« agglomération », c'est-à-dire d'une zone comportant des immeubles bâtis dans laquelle la vitesse est limitée à 50 km/h.

§ 2. Il peut être procédé à la délimitation du « centre » de l'agglomération, c'est-à-dire d'une zone située au centre de l'agglomération, dans laquelle la vitesse est limitée à 30 km/h.

Le Roi peut autoriser d'autres limitations de vitesse dans certaines zones de l'agglomération.

§ 3. Le Roi fixe les critères à prendre en compte pour la délimitation de l'agglomération et du centre, le mode de signalisation, les règles régissant la circulation sur la voie publique et les règles relatives à l'aménagement de la voie publique dans les zones concernées. »

Art. 3

La présente loi entre en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

26 août 1996.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In Hoofdstuk I van Titel I van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer wordt een artikel 1*bis* ingevoegd, luidend als volgt :

« Artikel 1*bis*. — § 1. De reglementen vertrekken van het principe van het gedifferentieerd snelheidsbeleid in de gebieden met bebouwing. Daartoe wordt minstens de « bebouwde kom » afgebakend, zijnde het gebied met bebouwing waarin de snelheid beperkt is tot 50 km/u.

§ 2. Binnen de bebouwde kom kan het « centrumgebied » worden afgebakend, zijnde het centraal gelegen gebied binnen de bebouwde kom waarin de snelheid beperkt is tot 30 km/u.

De Koning kan nadere gebiedsgerichte beperkingen binnen de bebouwde kom mogelijk maken.

§ 3. De Koning bepaalt de criteria voor de afbakening van de bebouwde kom en het centrumgebied, de wijze van aanduiding, de regels voor het verkeer op de openbare weg en de regels voor de inrichting van de openbare weg in deze gebieden. »

Art. 3

Deze wet treedt in werking de eerste dag van de zesde maand na die waarin zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

26 augustus 1996.

R. CUYT