AW

ROYAUME DE BELGIQUE

– – – – – – – – – –

AVIS 39.970/4

DE LA SECTION DE LÉGISLATION DU CONSEIL D'ÉTAT

– – – – – – – – – – – –

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre de la Mobilité, le 27 février 2006, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal "modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 concernant le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique", a donné le 27 mars 2006 l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, 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 ci-après.

Observation générale

Conformément à l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, le projet examiné a été soumis aux gouvernements de régions. Dans le cadre de cette procédure d'association, le Gouvernement flamand a remis, en date du 27 janvier 2006, un avis positif assorti de cinq observations.

Ce Gouvernement doit être informé, de manière motivée, de la suite réservée à ses observations.

Observations particulières

Préambule

Alinéa 1er

À l'alinéa 1er du préambule, le fondement légal du projet doit être visé avec précision. Il s'agit de l'article 1er, alinéa 1er, de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968.

Alinéa 2

À l'alinéa 2 du préambule, il convient de viser le texte modifié par le projet avec la mention de toutes ses modifications encore en vigueur. Cet alinéa sera, par conséquent, complété par les mots "notamment l'article 22*quater*, inséré par l'arrêté royal du 17 septembre 1988 et modifié par l'arrêté royal du 26 avril 2004".

.../...

Alinéa 4

L'avis de la section de législation du Conseil d'État ayant été sollicité dans un délai de 30 jours, il doit être fait référence, à l'alinéa 4 du préambule, à l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, et non à son article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°.

Dispositif

1.1. L'article 22*quater* de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 concernant le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, dispose actuellement :

> "Art. 22*quater*. Zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure.
>
> Dans les zones délimitées par les signaux routiers F4a et F4b, la vitesse est limitée à 30 km à l'heure."

Le projet examiné vise à insérer dans cette disposition un alinéa rédigé comme suit :

> "Aux abords d'école, la vitesse est limitée à 30 km par heure lors des jours d'école de 7 heures à 19 heures, sauf lorsque l'abord d'école est indiqué par le biais d'une signalisation à message variable."

Les termes "abords d'école" sont définis à l'article 2.37 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 précité, de la façon suivante :

> "2.37. Le terme "Abords d'école" désigne une zone constituée d'une ou de plusieurs voies publiques, ou parties de voie publique, incluant un accès à une école et dont le début et la fin sont délimités par des signaux F4a et F4b.
>
> Le signal A23 est associé au signal F4a."

Cette modification a donc pour effet de faire dépendre la portée dans le temps d'un signal d'interdiction repris dans un signal à validité zonale - à savoir le signal C43 annonçant une limitation de vitesse - de son association avec un signal de danger, en l'occurrence le signal A23 (1).

1.2. Se pose ainsi la question de la compatibilité de l'article 22*quater*, alinéa 2, en projet (2), de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 précité, avec la Convention sur la signalisation routière, faite à Vienne le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 30 septembre 1988 (3).

---

(1) L'article 65.1 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 classe les signaux routiers en six catégories, identifiées par les lettres A, B, C, D, E et F. Ces catégories sont :
A. Signaux de danger (A1 à A51),
B. Signaux relatifs à la priorité (B1 à B21),
C. Signaux d'interdiction (C1 à C49),
D. Signaux d'obligation (D1 à D13),
E. Signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement (E1 à E9h),
F. Signaux d'indication (F1a à F105),
auxquelles il convient d'ajouter divers panneaux additionnels, dont ceux numérotés M1 à M10.

(2) Cette disposition en projet deviendrait toutefois l'article 22*quater*, alinéa 3, si le projet examiné était adopté et entrait en vigueur après le projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 soumis le 28 novembre 2005 à l'avis de la section de législation, et ayant fait l'objet d'un avis 39.494/4, donné le 21 décembre 2005, lequel vise à insérer dans l'article 22*quater* un deuxième alinéa rédigé comme suit :
"Dans ces zones, les conducteurs de véhicules à moteur doivent en outre redoubler de prudence en présence d'utilisateurs de dispositifs de déplacement qui conduisent à une vitesse supérieure à l'allure du pas et de conducteurs de cycles se trouvant sur la chaussée. Les utilisateurs de ces dispositifs de déplacement ne peuvent pas entraver la circulation."

(3) Loi du 30 septembre 1988 portant approbation des Actes internationaux suivants :
a) 1. Convention sur la circulation routière et Annexes faites à Vienne le 8 novembre 1968;
2. Accord européen et Annexe complétant cette convention, faits à Genève le 1er mai 1971;
b) 1. Convention sur la signalisation routière, et Annexes faites à Vienne le 8 novembre 1968;
2. Accord européen et Annexe complétant cette Convention, faits à Genève le 1er mai 1971;
3. Protocole sur les marques routières et Annexe, additionnels à l'Accord européen de 1971, faits à Genève le 1er mars 1973.

.../...

L'article 3.1 de la Convention sur la signalisation routière fait en effet peser sur les Parties contractantes les obligations suivantes :

"Art. 3. Obligations des Parties contractantes

1. a) Les Parties contractantes à la présente Convention acceptent le système de signalisation routière et de marques routières qui s'y trouve décrit et s'engagent à l'adopter le plus tôt possible. À cette fin :

i) Lorsque la présente Convention définit un signal, un symbole ou une marque pour signifier une prescription ou donner une information aux usagers de la route, les Parties contractantes s'interdisent, sous réserve des délais prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article, d'employer un autre signal, un autre symbole ou une autre marque pour signifier cette prescription ou donner cette information;

ii) Lorsque la présente Convention ne prévoit pas de signal, de symbole ou de marque pour signifier une prescription ou donner une information aux usagers de la route, les Parties contractantes peuvent employer à ces fins le signal, le symbole ou la marque qu'elles veulent, sous réserve que ce signal, ce symbole ou cette marque ne soit pas déjà prévu dans la Convention avec une autre signification et qu'il rentre dans le système qu'elle définit.

b) Pour permettre l'amélioration des techniques de contrôle de la circulation et compte tenu de l'utilité de procéder à des expériences avant de proposer des amendements à la présente Convention, les Parties contractantes pourront, à titre expérimental et temporaire, déroger sur certaines sections de routes aux dispositions de la présente Convention."

Le "système de signalisation routière" que met en place la Convention prévoit notamment :

- que la fonction des signaux d'avertissement de danger est "d'avertir les usagers de la route de l'existence d'un danger sur la route et de leur en indiquer la nature" (article 5.1, a), de la Convention);

- que, "dans le cas où les autorités compétentes estiment utile de préciser la signification d'un signal ou d'un symbole ou, pour des signaux de réglementation, [(4)] d'en limiter la portée à certaines périodes, les indications nécessaires pourront être données par des

---

(4) L'article 5.1 de la Convention sur la signalisation routière classe les signaux en trois catégories :
- signaux d'avertissement de danger,
- signaux de réglementation,
- signaux d'indication.
La catégorie des signaux de réglementation se subdivise à son tour en quatre sous-catégories :
- signaux de priorité,
- signaux d'interdiction,
- signaux d'obligation,
- signaux de prescriptions particulières.

inscriptions apposées sur le signal dans les conditions définies à l'annexe de la présente Convention, ou sur un panneau additionnel" (article 8.4 de la Convention).

Le fait que la combinaison d'un signal d'interdiction et d'une signalisation zonale limite dans le temps la portée d'un signal de réglementation, tel un signal de limitation de vitesse lorsqu'il est associé avec un signal d'avertissement de danger, n'est pas conforme aux dispositions précitées de la Convention sur la signalisation routière.

1.3. Par ailleurs, une telle façon de faire est inusitée et contraire aux principes sur lesquels repose la réglementation relative à la signalisation routière.

D'une part, en vertu de l'article 65.2, alinéa 1er, :

"La signification d'un signal routier peut être complétée, précisée ou limitée par une inscription ou un symbole en blanc figurant sur un panneau additionnel rectangulaire à fond bleu qui est fixé en dessous du signal."

D'autre part, pour ce qui concerne la signalisation à validité zonale, dont font partie les signaux F4a et F4b marquant le début et la fin d'un zone 30, l'article 65.5 précise en effet, en ses points 1 et 9 :

"65.5. Signalisation à validité zonale.

1. La validité zonale peut être conférée aux signaux d'interdiction et à ceux relatifs au stationnement.

Leur signification reste inchangée.

(....).

9. La signification d'une signalisation à validité zonale peut être complétée, précisée ou limitée par une inscription ou un symbole en noir.

(...)."

L'ajout d'une inscription relative à la validité dans le temps de l'interdiction zonale doit faire l'objet des inscriptions adéquates soit par l'application de l'article 65.2, alinéa 1er, soit par l'application de l'article 65.9 précité [(5)] .

---

(5) Il peut être observé, à titre d'exemple, que le point 9 de cet article 65.5 se termine par deux exemples de signaux à validité zonale, dont le premier reprend le signal E1 (stationnement interdit) complété par l'inscription "de 9 à 12 h".

2. Il doit également être relevé que la méthode utilisée par l'auteur du projet aurait pour effet d'affecter la portée temporelle de la limitation de vitesse imposée par le signal F4a, pour toute zone 30 accompagnée du signal de danger A23.

Or, le signal A23 ne concerne pas uniquement la proximité d'établissements scolaires. L'article 66.4 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 précise en effet qu'il indique un "endroit spécialement fréquenté par les enfants", quel qu'il soit. L'annexe 1, section A, II, 13, de la Convention sur la signalisation routière, prévoit quant à elle que ce signal sera employé "pour annoncer un passage fréquenté par des enfants, tel que la sortie d'une école ou d'un terrain de jeux".

Il est donc des circonstances dans lesquelles les signaux A23 et F4a peuvent être utilisés simultanément sans que la présence d'enfants ne soit fonction des horaires ou des calendriers scolaires.

3. La notion de "jour d'école" manque de précision pour satisfaire à l'exigence de clarté et de prévisibilité que doit respecter une disposition normative à caractère répressif.

Outre son imprécision, la pertinence de cette notion peut aussi être mise en question, les infrastructures scolaires accueillant, en effet, dans de nombreux cas des activités destinées aux enfants et aux jeunes en dehors des horaires et calendriers scolaires.

4. Le projet d'arrêté sera soigneusement revu : s'agissant de la modification d'un arrêté royal, il y a lieu d'utiliser la formule habituelle pour cette catégorie d'arrêté et de prévoir la signature royale et le contreseing.

L'arrêté en projet ne contient pas d'article numéroté.

Il y a lieu enfin de compléter le projet par un exécutoire. Celui-ci sera mentionné dans un article 2.

La chambre était composée de

Messieurs	P. LIÉNARDY,	conseiller d'État, président,
	Ph. QUERTAINMONT, P. VANDERNOOT,	conseillers d'État,
	J.-C. SCHOLSEM,	assesseur de la section de législation,
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

LE GREFFIER, LE PRÉSIDENT,

C. GIGOT P. LIÉNARDY

AW

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 39.970/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 27 februari 2006 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg", heeft op 27 maart 2006 het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, 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 deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Algemene opmerking

Het onderzochte ontwerp is overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen voorgelegd aan de gewestregeringen. De Vlaamse regering heeft in het kader van het erbij betrekken van de gewestregeringen op 27 januari 2006 een gunstig advies verstrekt waarbij vijf opmerkingen zijn gemaakt.

De Vlaamse regering moet op gemotiveerde wijze ingelicht worden omtrent het gevolg dat aan haar opmerkingen is gegeven.

Bijzondere opmerkingen

Aanhef

Eerste lid

De rechtsgrond van het ontwerp moet in het eerste lid van de aanhef nauwkeurig worden opgegeven. Het betreft artikel 1, eerste lid, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968.

Tweede lid

In het tweede lid van de aanhef moet worden verwezen naar de door het ontwerp gewijzigde tekst, met vermelding van alle nog van kracht zijnde wijzigingen ervan. Dat lid moet derhalve worden aangevuld met de woorden ", inzonderheid op artikel 22*quater*, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 17 september 1988 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 26 april 2004;".

Vierde lid

De afdeling wetgeving van de Raad van State is gevraagd van advies te dienen binnen een termijn van 30 dagen, zodat in het vierde lid van de aanhef verwezen moet worden naar artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, doch niet naar artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, ervan.

Dispositief

1.1. Artikel 22*quater* 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 bepaalt thans :

"Art. 22*quater*. Zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur.

Binnen de zones afgebakend door de verkeersborden F 4a en F 4b is de snelheid beperkt tot 30 km per uur."

Het onderzochte ontwerp strekt ertoe in deze bepaling een lid in te voegen, luidende :

"Binnen de schoolomgeving is de snelheid beperkt tot 30 km per uur op schooldagen van 7 uur tot 19 uur, behalve wanneer de schoolomgeving is aangeduid via signalisatie met veranderlijke informatie."

Het woord "schoolomgeving" wordt in artikel 2.37 van het voornoemde koninklijk besluit van 1 december 1975 als volgt gedefinieerd :

"2.37 «Schoolomgeving», zone van een of meerdere openbare wegen of gedeelten ervan, waarin de toegang tot een school is inbegrepen en waarvan het begin en het einde afgebakend zijn door de verkeersborden F4a en F4b.

.../...

Het verkeersbord A23 wordt bij het verkeersbord F4a gevoegd."

Deze wijziging brengt dus mee dat de draagwijdte, in de tijd, van een verbodsbord vervat in een bord met een zonale strekking - te weten verkeersbord C43, dat een snelheidsbeperking aangeeft - afhangt van het verbinden ervan met een gevaarsbord, in casu verkeersbord A23 (1).

1.2. Aldus rijst de vraag of het ontworpen (2) artikel 22*quater*, tweede lid, van het voornoemde koninklijk besluit van 1 december 1975 bestaanbaar is met het Verdrag inzake verkeerstekens, gedaan te Wenen op 8 november 1968 en goedgekeurd bij de wet van 30 september 1988 (3).

---

(1) Artikel 65.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 deelt de verkeersborden in zes categorieën in, die worden aangeduid met de letters A, B, C, D, E en F. Die categorieën zijn :
A. Gevaarsborden (A1 tot A51),
B. Verkeersborden betreffende de voorrang (B1 tot B21),
C. Verbodsborden (C1 tot C49),
D. Gebodsborden (D1 tot D13),
E. Verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren (E1 tot E9h),
F. Aanwijzingsborden (F1 tot F105),
met daar bovenop nog verscheidene onderborden, waaronder de onderborden genummerd M1 tot M10.

(2) Deze ontworpen bepaling zou evenwel artikel 22*quater*, derde lid, worden indien het onderzochte ontwerp wordt aangenomen en in werking treedt na het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975, op 28 november 2005 om advies voorgelegd aan de afdeling wetgeving en waarover op 21 december 2005 advies 39.494/4 is verstrekt en dat ertoe strekt in artikel 22*quater* een tweede lid in te voegen, luidende : "Binnen deze zones moeten de bestuurders van motorvoertuigen dubbel voorzichtig zijn tegenover de gebruikers van voortbewegingstoestellen die sneller dan stapvoets rijden en de bestuurders van rijwielen welke zich op de rijbaan bevinden. De gebruikers van deze voortbewegingstoestellen mogen het andere verkeer niet belemmeren."

(3) Wet van 30 september 1988 houdende goedkeuring van volgende Internationale Akten :
a) 1. Verdrag inzake het wegverkeer en Bijlagen, opgemaakt te Wenen 8 november 1968;
2. Europese Overeenkomst, en Bijlage, tot aanvulling van dit Verdrag, opgemaakt te Genève op 1 mei 1971;
b) 1. Verdrag inzake verkeerstekens en Bijlagen, opgemaakt te Wenen op 8 november 1968;
2. Europese Overeenkomst, en Bijlage tot aanvulling van dit verdrag, opgemaakt te Genève op 1 mei 1971;
3. Protocol inzake de wegmarkeringen, en Bijlagen tot aanvulling van de Europese Overeenkomst van 1971, opgemaakt te Genève op 1 maart 1973.

.../...

Artikel 3, lid 1, van het Verdrag inzake verkeerstekens legt de Verdragsluitende Partijen immers de volgende verplichting op :

" Art. 3 Verplichtingen van de Verdragsluitende Partijen

1. a) De Verdragsluitende Partijen aanvaarden het in dit Verdrag beschreven stelsel van verkeersborden en -symbolen, alsmede van de wegmarkeringen en verbinden zich dit zo spoedig mogelijk over te nemen. Hiertoe :

i) verbinden de Verdragsluitende Partijen zich, onder voorbehoud van de tijdslimieten, aangegeven in de paragrafen 2 en 3 van dit artikel, wanneer dit Verdrag een verkeersbord, -symbool of wegmarkering voorschrijft om een bepaalde regel of een bepaalde mededeling aan de weggebruikers kenbaar te maken, geen ander verkeersbord, -symbool of wegmarkering te gebruiken om die regel of mededeling kenbaar te maken;

ii) staat het de Verdragsluitende Partijen vrij, wanneer dit Verdrag geen verkeersbord, -symbool of wegmarkering voorschrijft om een bepaalde regel of een bepaalde mededeling aan de weggebruikers kenbaar te maken, voor deze doeleinden elk verkeersbord, -symbool of wegmarkering te gebruiken die zij willen, mits een dergelijk bord, symbool of wegmarkering in dit Verdrag geen andere betekenis is toegekend, en mits het overeenkomt met het door het Verdrag voorgeschreven stelsel.

b) Ten einde de technieken voor regeling van het verkeer te verbeteren, en met het oog op het nut van proefnemingen alvorens wijzigingen op dit Verdrag voor te stellen, staat het de Verdragsluitende Partijen vrij, tijdelijk en voor experimentele doeleinden, op bepaalde weggedeelten af te wijken van de bepalingen van dit Verdrag."

Het "stelsel van verkeersborden" dat het Verdrag invoert, houdt onder meer in :

- dat gevaarstekens bedoeld zijn om "de weggebruikers te waarschuwen voor een gevaar op de wegen om hun tevens de aard van dit gevaar kenbaar te maken" (artikel 5, lid 1, a, van het Verdrag);

- dat "in gevallen waarin het bevoegde gezag het raadzaam acht de betekenis van een teken of symbool te verduidelijken of de toepassing van een teken dat een bepaald

voorschrift inhoudt [4] te beperken tot bepaalde tijdvakken, (...) dit (kan) worden gedaan door middel van een opschrift op het teken, op de wijze bepaald in Bijlage 1 bij dit Verdrag, of op een onderbord" (artikel 8, lid 4, van het Verdrag).

Het samenvoegen van een verbodsteken en zonale bewegwijzering beperkt de draagwijdte, in de tijd, van een teken dat een bepaald voorschrift inhoudt, zoals een teken dat een snelheidsbeperking aangeeft, wanneer het wordt verbonden aan een gevaarsteken, is niet conform de voornoemde bepalingen van het Verdrag inzake verkeerstekens.

1.3. Een zodanige werkwijze is bovendien ongebruikelijk en strijdig met de beginselen waarop de regelgeving inzake verkeerstekens gebaseerd is.

Enerzijds bepaalt artikel 65.2, eerste lid, het volgende :

"De betekenis van een verkeersbord kan worden aangevuld, nader bepaald of beperkt door een wit opschrift of symbool op een rechthoekig onderbord met blauwe achtergrond dat onder het teken bevestigd is."

Anderzijds preciseren de punten 1 en 9 van artikel 65.5 immers het volgende in verband met de "signalisatie met zonale geldigheid", waaronder begrepen zijn de tekens F4a en F4b, die het aanvangspunt en het eindpunt van een zone 30 aangeven :

"65.5. Signalisatie met zonale geldigheid.

1. Aan de verbodsborden en de borden betreffende het parkeren kan de zonale geldigheid worden gegeven.

Hun betekenis blijft ongewijzigd.

(...).

---

(4) Artikel 5, lid 1, van het Verdrag inzake verkeerstekens deelt de borden in drie categorieën in :
- gevaarstekens,
- verkeerstekens die een bepaald voorschrift inhouden,
- aanwijzingstekens.
De categorie van de verkeerstekens die een bepaald voorschrift inhouden wordt op haar beurt onderverdeeld in vier subcategorieën :
- voorrangstekens,
- verbodstekens,
- gebodstekens,
- tekens die een bijzonder voorschrift inhouden.

9. De betekenis van een signalisatie met zonale geldigheid kan worden aangevuld, nader bepaald of beperkt door een zwart opschrift of symbool.

(...)."

De toevoeging van een opschrift met betrekking tot de geldigheid, in de tijd, van het zonale verbod moet op de gepaste manier geschieden, met toepassing van artikel 65.2, eerste lid, of van het voornoemde artikel 65.9 [(5)].

2. Er moet eveneens worden opgemerkt dat de door de steller van het ontwerp gevolgde werkwijze gevolgen zou hebben wat betreft de draagwijdte, in de tijd, van de snelheidsbeperking opgelegd bij het teken F4a, in iedere zone 30 waar het vergezeld gaat van het gevaarsteken A23.

Teken A23 betreft evenwel niet uitsluitend de schoolomgeving. Artikel 66.4 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 stelt immers dat dat teken een "plaats waar speciaal veel kinderen komen" aangeeft. Bijlage 1, deel A, II, 13, van het Verdrag inzake verkeerstekens bepaalt harerzijds dat dat teken dient te worden gebruikt als waarschuwing "voor een weggedeelte dat veel door kinderen wordt gebruikt, zoals bij de uitgang van een school of speelplaats".

Bijgevolg kunnen in bepaalde omstandigheden de tekens A23 en F4a samen worden gebruikt, zonder dat de aanwezigheid van kinderen afhankelijk is van schooltijden.

3. Het begrip "schooldag" is onvoldoende precies om te voldoen aan het vereiste van duidelijkheid en voorzienbaarheid waaraan een normatieve rechtsregel van strafrechtelijke aard moet beantwoorden.

Het begrip is niet alleen onduidelijk, maar ook over de relevantie ervan kunnen vragen rijzen, daar de schoolinfrastructuur immers vaak wordt aangewend voor activiteiten bestemd voor kinderen en jongeren buiten de schooltijden.

---

(5) Bij wijze van voorbeeld kan worden opgemerkt dat punt 9 van dat artikel 65.5 eindigt met twee voorbeelden van tekens met zonale geldigheid, waarbij als eerste voorbeeld teken E1 (parkeerverbod) wordt opgegeven, aangevuld met het opschrift "van 9 tot 12 u.".

4. Het ontwerpbesluit moet zorgvuldig worden herzien: aangezien hierbij een koninklijk besluit wordt gewijzigd, moet voor deze categorie van besluiten de gebruikelijke formule worden gebezigd en moeten de koninklijke handtekening en de mede-ondertekening erin voorkomen.

Het ontworpen artikel is niet genummerd.

Tot slot moet het ontwerp worden aangevuld met een uitvoeringsbepaling, die moet worden vermeld in een artikel 2.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	P. LIÉNARDY,	staatsraad, voorzitter,
	Ph. QUERTAINMONT, P. VANDERNOOT,	staatsraden,
	J.-C. SCHOLSEM,	assessor van de afdeling wetgeving,
Mevrouw	C. GIGOT,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. LIÉNARDY.

DE GRIFFIER, DE VOORZITTER,

C. GIGOT P. LIÉNARDY