

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

26 février 2021

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'arrêté royal
du 30 septembre 2005
désignant les infractions par degré
aux règlements généraux
pris en exécution
de la loi relative à la police
de la circulation routière,
concernant le non-respect
du panneau C23**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
Mme **Kim BUYST**

SOMMAIRE

Pages

I. Procédure	3
II. Exposé introductif de l'auteur principal de la proposition de loi	4
III. Discussion	4
IV. Votes	6
V. Annexes	7

*Voir:*Doc 55 **0039/ (S.E. 2019):**

001: Proposition de loi de Mme Zanchetta et consorts.

Voir aussi:

003: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 februari 2021

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het koninklijk besluit
van 30 september 2005
tot aanwijzing van de overtredingen
per graad van de algemene reglementen
genomen ter uitvoering
van de wet betreffende de politie
over het wegverkeer,
wat de niet-inachtneming
van verkeersbord C23 betreft**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
Mevrouw **Kim BUYST**

INHOUD

Blz.

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting van de hoofdindienster van het wetsvoorstel	4
III. Bespreking	4
IV. Stemmingen	6
V. Bijlagen	7

*Zie:*Doc 55 **0039/ (B.Z. 2019):**

001: Wetsvoorstel van mevrouw Zanchetta c.s.

Zie ook:

003: Tekst aangenomen door de commissie.

04134

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
Ecolo-Groen	Kim Buyst, Nicolas Parent, Cécile Thibaut
PS	Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta
VB	Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
MR	Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
CD&V	Jef Van den Bergh
PVDA-PTB	Maria Vindevoghel
Open Vld	Marianne Verhaert
sp.a	Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bombled, Katrin Jadin, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Jasper Pillen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH	Josy Arens
DéFI	Sophie Rohonyi

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	: socialistische partij anders
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het defi nitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 4 février 2020 et 9 février 2021 auxquelles les membres ont participé par leur présence physique dans la salle de commission à la Chambre des représentants ou virtuellement, à l'aide d'un logiciel de vidéoconférence pour les membres présents à distance.

I. — PROCEDURE

Dès lors que la proposition de loi relève de la compétence de l'autorité fédérale pour la réglementation relative aux communications et aux transports au sens de l'article 6, § 4, 3°, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980 "de réformes institutionnelles", les gouvernements de région doivent être associés à l'élaboration de la proposition de loi.

Lors de la réunion de commission du 4 février 2020, l'article 97 du Règlement de la Chambre a été appliqué et les gouvernements de région ont été consultés.

La commission a également décidé de prendre l'avis de personnes ou d'organismes extraparlimentaires, conformément à l'article 28, 1, du même règlement, à savoir:

- SPF Mobilité et Transports;
- Waze;
- Google;
- *Vias Institute*;
- L'Agence wallonne pour la Sécurité routière;
- *Vlaamse Stichting Verkeerskunde*.

Les observations des régions ainsi que les avis obtenus sont joints en annexe du présent rapport. La commission n'ayant pas reçu les observations de la part du gouvernement flamand, il a été décidé de joindre les observations du gouvernement flamand par rapport à la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière en ce qui concerne le non-respect du signal routier C 23 (DOC 54 2278/001). En effet, des avis avaient été sollicités à la suite d'une décision de la

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 4 februari 2020 en 9 februari 2021, waaraan de leden fysiek hebben deelgenomen in de commissiezaal van de Kamer van volksvertegenwoordigers dan wel virtueel, met behulp van videoconferentiesoftware, wat de op afstand aanwezige leden betreft.

I. — PROCEDURE

Aangezien dit wetsvoorstel ressorteert onder de bevoegdheid van de federale overheid op het vlak van de reglementering inzake verkeer en vervoer zoals bedoeld in artikel 6, § 4, 3°, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moeten de gewestregeringen worden betrokken bij de redactie ervan.

Tijdens de commissievergadering van 4 februari 2020 werden de gewestregeringen geraadpleegd, met toepassing van artikel 97 van het Reglement van de Kamer van volksvertegenwoordigers.

Overeenkomstig artikel 28, 1, van hetzelfde Reglement, heeft de commissie tevens beslist het advies te vragen van de volgende niet-parlementaire personen of instanties:

- FOD Mobiliteit en Vervoer;
- Waze;
- Google;
- *Vias Institute*;
- *Agence wallonne pour la sécurité routière*;
- *Vlaamse Stichting Verkeerskunde*.

De opmerkingen van de gewesten, alsook de ontvangen adviezen, worden als bijlage bij dit verslag gevoegd. Omdat de commissie de opmerkingen vanwege de Vlaamse regering niet heeft ontvangen, werd beslist de opmerkingen bij te voegen die de Vlaamse regering heeft geformuleerd over het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat de niet-inachtneming van verkeersbord C23 betreft

commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques, le 28 mars 2017.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL DE LA PROPOSITION DE LOI

Mme Laurence Zanchetta (PS) explique l'objet de cette proposition de loi, qui est d'ériger en infraction du troisième degré le non-respect du panneau C23, lequel interdit l'accès aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses. La proposition de loi voudrait ainsi apporter plus de cohérence au Code de la route, car le non-respect du panneau C21, qui interdit l'accès aux conducteurs de véhicules dont la masse à charge dépasse celle qui est indiquée, a été érigé en infraction du troisième degré.

De plus, le texte entend apporter plus de sécurité, car il est conçu comme un instrument contre les accidents provoquant dégâts humains et matériels importants. L'oratrice rappelle que beaucoup de conducteurs de poids lourds se fient à leur GPS et ne tiennent pas compte de la signalisation. Ils préfèrent payer une amende plutôt que de faire un détour.

Pour le surplus, l'auteur renvoie aux développements relatifs à la proposition de loi (DOC 55 0039/001, p. 3 e.s.).

III. — DISCUSSION

Mme Sarah Schlitz (Ecolo-Groen) exprime le soutien de son groupe pour la proposition de loi.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) rappelle que plusieurs accidents désastreux tant au niveau humain que matériel ont eu lieu. Ils s'expliquent par l'usage du GPS qui guide les conducteurs de poids lourds vers des chemins inadaptés et met en danger les autres usagers de la route.

L'intervenant estime que cette thématique s'inscrit globalement dans une sécurisation des voies de transport en écartant de manière claire et ferme les voies non autorisées pour les camions. Il est cohérent d'adapter la législation afin d'appliquer le même type d'infraction aux panneaux C21 et C23.

(DOC 54 2278/001). De toenmalige commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven heeft immers op 28 maart 2017 beslist adviezen in te winnen.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HOOFDINDIENSTER VAN HET WETSVORSTEL

Mevrouw Laurence Zanchetta (PS) geeft aan dat dit wetsvoorstel ertoe strekt de niet-inachtneming van verkeersbord C23 (verboden toegang voor bestuurders van voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van zaken) toe te voegen aan de overtredingen van de derde graad. Het is de bedoeling de Wegcode aldus samenhangender te maken, aangezien ook de niet-inachtneming van verkeersbord C21 (verboden toegang voor bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand groter is dan de aangegeven massa) al tot de overtredingen van de derde graad behoort.

Bovendien wordt met het wetsvoorstel beoogd de veiligheid te verhogen; het is opgevat als een instrument om ongevallen te voorkomen die zware menselijke en materiële schade veroorzaken. De spreker herinnert eraan dat veel bestuurders van vrachtwagens vertrouwen op hun gps en de bewegwijzering in de wind slaan. Zij betalen liever een boete dan een omweg te maken.

Voor het overige verwijst de indienster naar de toelichting bij haar wetsvoorstel (DOC 55 0039/001, blz. 3 en volgende).

III. — BESPREKING

Mevrouw Sarah Schlitz (Ecolo-Groen) geeft aan dat haar fractie het wetsvoorstel zal steunen.

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) herinnert eraan dat het gebruik van de gps al tot heel wat ongevallen met catastrofale menselijke en materiële gevolgen heeft geleid: het systeem stuurt de bestuurders van vrachtwagens naar onaangepaste wegen, en brengt de andere weggebruikers in gevaar.

Het lid meent dat dit initiatief strookt met het algemeen veiliger maken van de verkeerswegen, aangezien het de bedoeling is vrachtwagens klaar en duidelijk de toegang tot bepaalde wegen te ontfemen. Het getuigt volgens hem van zin voor samenhang de wetgeving zo aan te passen dat voor de niet-inachtneming van de verkeersborden C21 en C23 dezelfde overtredingsgraad geldt.

Pour clore son intervention, M. Parent évoque la réforme globale du Code de la route que prépare le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) se souvient que la Région flamande avait communiqué des objections par rapport à une proposition semblable du passé, considérant que le panneau C21 se distingue fondamentalement du panneau C23. Le membre comprend l'intention des auteurs de la proposition de loi, mais appelle à ne pas modifier trop facilement le degré des infractions, sans quoi la logique du système pourrait être perdue.

M. Frank Troosters (VB) apporte le soutien de son groupe à la proposition de loi. Il considère que le panneau C21 maintient d'ailleurs tout son sens.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) soutient la proposition de loi, car il est nécessaire de supprimer les inconsistances dénoncées par l'auteur.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) et *M. Josy Arens (cdH)* soutiennent la proposition de loi.

M. Wouter Raskin (N-VA) rappelle que la question débattue avait déjà été abordée lors de la précédente législature, dans le cadre de l'examen de la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière en ce qui concerne le non-respect du signal routier C 23 (DOC 54 2274/001). A cette occasion, les régions avaient été consultées et la Région flamande avait, à l'époque, exprimé son opposition à la proposition de loi, considérant qu'une infraction de la limitation de tonnages implique plus de risques qu'un non-respect du panneau C23.

Vu les objections formulées par la Région flamande au cours de la législature précédente par rapport à un texte semblable, le membre n'est pas favorable à la proposition de loi.

Le gestionnaire de la route est, en outre, responsable de l'installation des panneaux routiers et une modification du droit entraînera de nouvelles obligations.

Tot besluit van zijn betoog geeft de heer Parent aan dat de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit een alomvattende hervorming van de Wegcode voorbereidt.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) herinnert eraan dat het Vlaams Gewest destijds bezwaar heeft geuit tegen een soortgelijk voorstel dat in het verleden werd geformuleerd, met als argument dat verkeersbord C21 wezenlijk verschilt van verkeersbord C23. Het lid heeft begrip voor de bedoeling van de indieners van het wetsvoorstel, maar roept ertoe op de graad van de overtredingen niet al te lichtvaardig te wijzigen, teneinde de logica van het systeem niet te verstoren.

De heer Frank Troosters (VB) geeft aan dat zijn fractie het wetsvoorstel zal steunen. Hij meent overigens dat verkeersbord C21 absoluut zinvol blijft.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) steunt het wetsvoorstel omdat het door de indieners aangekaarte gebrek aan samenhang moet worden weggewerkt.

Ook mevrouw *Maria Vindevoghel (PVDA-PTB)* en de heer *Josy Arens (cdH)* steunen het wetsvoorstel.

De heer Wouter Raskin (N-VA) wijst erop dat deze kwestie al tijdens de vorige zittingsperiode aan bod is gekomen, namelijk bij de bespreking van het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat de niet-inachtneming van verkeersbord C23 betreft (DOC 54 2278/001). Destijds werden de gewesten geraadpleegd en heeft het Vlaams Gewest zich tegen het wetsvoorstel verzet, aanvoerende dat een overtreding van de tonnagebeperking meer risico inhoudt dan een niet-inachtneming van verkeersbord C23.

Gelet op het tijdens de vorige zittingsperiode door het Vlaams Gewest geformuleerde bezwaar tegen een soortgelijk voorstel, is het lid geen voorstander van het voorliggende wetsvoorstel.

Bovendien is de wegbeheerder verantwoordelijk voor de plaatsing van de verkeersborden en zal een rechtswijziging tot nieuwe verplichtingen leiden.

IV. — VOTES

Article premier

L'article premier n'appelle aucun commentaire.

Il est adopté à l'unanimité.

Art. 2 à 3

Les articles 2 et 3 n'appellent aucun commentaire et sont successivement adoptés par 14 voix contre 3.

*
* *

L'ensemble de la proposition de loi, telle qu'elle a été modifiée et corrigée sur les plans légistique et linguistique, est adopté par vote nominatif par 14 voix contre 3.

Le résultat du vote nominatif est le suivant:

Ont voté pour:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Cécile Thibaut, Nicolas Parent;

PS: Jean-Marc Delizée, Laurence, Zanchetta, Mélissa Hanus;

VB: Nathalie Dewulf, Frank Troosters;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

CD&V: Jef Van den Bergh;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel;

Open Vld: Marianne Verhaert;

sp.a: Joris Vandenbroucke.

Ont voté contre:

N-VA: Frieda Gijbels, Tomas Roggeman, Wouter Raskin.

La rapporteuse,

Le président,

Kim BUYST

Jean-Marc DELIZÉE

IV. — STEMMINGEN

Artikel 1

Over artikel 1 worden geen opmerkingen gemaakt.

Het wordt eenparig aangenomen.

Art. 2 en 3

Over de artikelen 2 en 3 worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens aangenomen met 14 tegen 3 stemmen.

*
* *

Het gehele, taalkundig en wetgevingstechnisch gewijzigde en verbeterde wetsvoorstel wordt bij naamstemming aangenomen met 14 tegen 3 stemmen.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Cécile Thibaut, Nicolas Parent;

PS: Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta, Mélissa Hanus;

VB: Nathalie Dewulf, Frank Troosters;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

CD&V: Jef Van den Bergh;

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel;

Open Vld: Marianne Verhaert;

sp.a: Joris Vandenbroucke.

Hebben tegengestemd:

N-VA: Frieda Gijbels, Tomas Roggeman, Wouter Raskin.

De rapporteur,

De voorzitter,

Kim BUYST

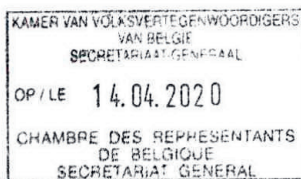
Jean-Marc DELIZÉE

V. — ANNEXES

V. — BIJLAGEN

**Wallonie**

Le Cabinet du Ministre-Président



200427559

Jambes,

18 MARS 2020

Monsieur Patrick Dewael
Président de la Chambre
des représentants
Palais de la Nation
Rue de Louvain, 21

1000 BRUXELLES

V/Réf. /
N/Réf. : Suivi 0063/EDR/GD/DW/ka/
Personne de contact : : 081/33.13.95

**Objet : Avis et observations sur 2 propositions de loi en discussion à la
Chambre des représentants visant à modifier le Code de la route (Doc 55
0039/001 et doc 55 0814/001)**

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la décision du Gouvernement wallon
du 18 mars 2020 concernant l'objet repris sous-objet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments
les meilleurs.

Elio DI RUPO

Copie a également été transmise à Madame Sophie Wilmès, Première Ministre.

Rue Mazy, 25-27
B-5100 Namur
Tel : +32 (0)81 331 211
+32 (0)81 331 365
elio.dirupo@gov.wallonie.be
www.wallonie.be



Wallonie
Le Conseil des Ministres

Séance du 17 mars 2020

NOTIFICATION

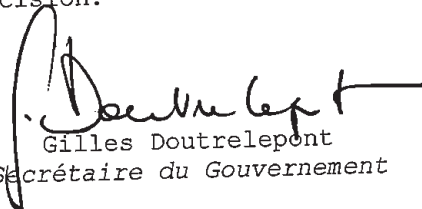
Point A6:

Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, concernant le non-respect du panneau C23.
Proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

(GW XI/2020/17.03/Doc. 640/EDR-V.DB.)

DECISION :

1. Le Gouvernement émet un avis favorable sur la proposition de loi modifiant l'arrêté royal du 30 septembre 2005 désignant les infractions par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière, concernant le non-respect du panneau C23 (DOC 55 0039/001).
3. Le Gouvernement charge le Ministre-Président d'informer la Première Ministre et le Président de la Chambre des représentants de la présente décision.


Gilles Doutrelepon
Secrétaire du Gouvernement

Rue Mazy 25-27 B-5100 Namur
Tél. +32 (0) 81 331 211 Fax. +32 (0) 81 331 219

NOTE AU GOUVERNEMENT WALLON

Objet : Avis et observations sur 2 propositions de loi en discussion à la Chambre des représentants visant à modifier le Code de la route

A. EXPOSE DU DOSSIER

Dans le cadre de la mise en œuvre de la 6^e réforme de l'Etat, l'avis du Gouvernement wallon est sollicité quant aux propositions de loi concernant le transport.

La loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles prévoit, en son article 6, § 8, que "Si une proposition de loi, de décret ou d'ordonnance concerne une matière visée aux §§ 2, 2bis, 3, 3bis, 4, 5, et à l'article 11, alinéa 2, la concertation, l'association ou la procédure d'avis de l'autorité fédérale et des Gouvernements de Communauté ou de Région concernés a lieu selon les règles prévues par le règlement de la chambre législative ou du Parlement devant lequel la proposition de loi, de décret ou d'ordonnance est déposée."

En application de cette disposition, l'article 97 du Règlement de la Chambre prévoit que le président de la Chambre demande au premier ministre de transmettre le texte de cette proposition au(x) président(s) du ou des gouvernement(s) de communauté et/ou de région concerné(s). Le vote final en commission ne peut cependant intervenir qu'après que le(s) gouvernement(s) de communauté et/ou de région a (ont) transmis ses (leurs) observations écrites ou - en l'absence de réponse - au plus tôt trente jours après la demande du président de la Chambre au premier ministre.

Le Président de la Chambre des représentants a transmis au Premier Ministre 2 propositions de loi en discussion à la Chambre.

DOC 55 0039/001 - Proposition de loi relative à la sanction en cas de non-respect du signal C23 

La proposition de loi vise à alourdir la sanction en cas de non-respect du signal C23  : accès interdit aux camions.

Le législateur a classé les infractions routières en 4 degrés selon leur gravité :

Les infractions de 4^e degré sont celles qui mettent directement en danger la sécurité des personnes et qui sont de nature à mener presque irrémédiablement à des dommages physiques lors d'un accident.

Le 3^e degré concerne les infractions qui mettent directement en danger la sécurité des personnes.

Les infractions du 2^e degré sont les infractions qui mettent indirectement en danger la sécurité des personnes et les infractions qui consistent en l'utilisation sans droit de facilités de stationnement pour les personnes handicapées, ou en des comportements en matière d'immatriculation permettant de se soustraire aux poursuites.

Le franchissement de l'interdiction d'accès aux camions par le signal C23  est actuellement une infraction simple du 1^{er} degré.

Les interdictions d'accès aux camions par le signal C23  sont essentiellement motivées par des raisons techniques de configuration de la route : route étroite ou sinueuse, descente dangereuse, ...

De ce fait, l'infraction de passer outre l'interdiction correspond à une infraction de 3^e degré parce qu'elle met directement en danger la sécurité des personnes.

D'autre part, le montant de la sanction devrait aussi être évalué en fonction de l'avantage concurrentiel à commettre l'infraction. Une infraction de 1^{er} degré est sanctionnée d'une amende de 58 € ce qui est insuffisant pour être réellement dissuasive dans le domaine du transport routier. L'élévation de l'infraction au 3^e degré augmente l'amende à 174 € ce qui est plus en adéquation à l'avantage concurrentiel à commettre l'infraction.

=> Avis favorable

B. REFERENCES LEGALES

- 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

C. IMPACT BUDGETAIRE

Sans objet

D. AVIS DE L'INSPECTION DES FINANCES

Sans objet

E. AVIS DE LA CELLULE D'INFORMATIONS FINANCIERES

Sans objet

F. ACCORD DU MINISTRE DU BUDGET

Sans objet

G. AVIS DU MINISTRE DE LA FONCTION PUBLIQUE

Sans objet

H. OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD)

N°	Objectifs de développement durable	
1	Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde	
2	Éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable	
3	Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge	
4	Assurer l'accès de tous à une éducation de qualité, sur un pied d'égalité, et promouvoir les possibilités d'apprentissage tout au long de la vie	
5	Parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles	
6	Garantir l'accès de tous à l'eau et à l'assainissement et assurer une gestion durable des ressources en eau	
7	Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes à un coût abordable	
8	Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous	
9	Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation	
10	Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre	
11	Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables	
12	Établir des modes de consommation et de production durables	
13	Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions	
14	Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable	
15	Préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des terres et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité	
16	Promouvoir l'avènement de sociétés pacifiques et ouvertes à tous aux fins du développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous	

17	Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser	
Aucun ODD rencontré		XXX

I. RAPPORT GENRE

Non requis.

J. INCIDENCE FONCTION PUBLIQUE

Sans objet

K. INCIDENCE EMPLOI

Sans objet

L. AVIS LEGISA

Sans objet

M. MESURES A CARACTERE REGLEMENTAIRE

Sans objet

N. ANALYSE D'IMPACT RELATIVE À LA COHÉRENCE DES POLITIQUES EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT

Sans objet

O. PROPOSITION DE DECISION

1. Le Gouvernement émet un avis favorable sur la proposition de loi modifiant 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, concernant le non-respect du panneau C23 (DOC 55 0039/001).

2. Le Gouvernement émet un avis d'abstention sur la proposition de loi modifiant 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 (DOC 55 0814/001).

3. Le Gouvernement charge le Ministre-Président d'informer la Première Ministre et le Président de la Chambre des représentants de la présente décision.

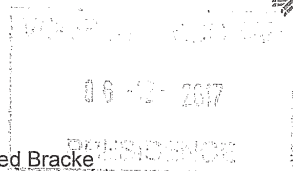
Valérie DE BUE

Elío DI RUPO

Vlaamse overheid



171020139



De heer Siegfried Bracke
Voorzitter van de Kamer van
Volksvertegenwoordigers

Kamer van volksvertegenwoordigers
1008 Brussel

Kanselarij en Bestuur

Besluitvorming Vlaamse Regering
Kanselarij
Koolstraat 35, 1000 Brussel
secretarie@dar.vlaanderen.be

uw bericht van

uw kenmerk

ons kenmerk
20171201 – P40

bijlagen
2

vragen naar / e-mail

telefoonnummer
02 552 66 00

datum

04 DEC 2017

Betreft: Bestrafing overtreding verkeersbord C 23
Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot
aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen
ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat de niet-
inachtneming van verkeersbord C 23 betreft
Betrokkenheid van de Vlaamse Regering
Standpuntbepaling

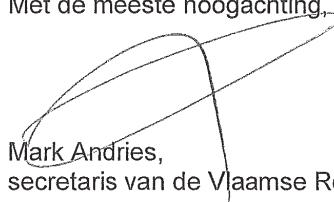
Mijnheer de voorzitter,

Overeenkomstig artikel 6, § 8 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot
hervorming der instellingen, verzocht u de Vlaamse Regering om een standpunt
aangaande bovengenoemde aangelegenheid.

Ik deel u mee dat de Vlaamse Regering, in haar vergadering van 1 december
2017, beslist heeft **niet** in te stemmen met bovengenoemd wetsvoorstel.

Als bijlage zend ik u een afschrift van de desbetreffende beslissing en van de Nota
aan de Vlaamse Regering.

Met de meeste hoogachting,


Mark Andries,
secretaris van de Vlaamse Regering

www.vlaanderen.be

VR 2017 0112 DOC.1222/1BIS



DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN
DIERENWELZIJN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Standpuntbepaling van de Vlaamse Regering betreffende het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat de niet-inachtneming van verkeersbord C 23 betreft

1. INHOUDELIJK**1 Inleiding:**

Overeenkomstig artikel 6, §8 van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot Hervorming van de Instellingen, worden de Gewestregeringen betrokken bij dit wetsvoorstel.

2 Toelichting**2.1. Context:**

Bij brief van 28 juli 2017, met kenmerk CM/GD/AG/17-054, vraagt de Eerste Minister het advies van de Vlaamse Regering over het voorstel van wet tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat de niet-inachtneming van verkeersbord C 23 betreft.

2.2. Algemene bespreking:

Het wetsvoorstel van 24 januari 2017 beoogt, aldus de toelichting, de overtreding van het verkeersbord C23 gelijk te bestraffen als de overtreding van het verkeersbord C21. De indieners merken op dat wegbeheerders naast borden C21 ook borden C23 gebruiken om schade aan infrastructuur te voorkomen en het doorrijden van vrachtwagens te beperken. Gelet op het gelijkaardig gebruik willen de indieners dat de strafbaarstelling voor beide inbreuken gelijk geschakeld wordt.

Door de wetswijziging van 3.08.2016 (verkeerdelijk aangeduid door indieners met datum van 30.07.2016) wordt een overtreding van het verkeersbord C21 thans bestraft als een derdegraadsovertreding. Het wetsvoorstel dat voorligt, beoogt de overtreding van het verkeersbord C23 ook te bestraffen als een derdegraadsovertreding.

2.3. Artikelsgewijze bespreking:

Artikel 1 bepaalt de te regelen aangelegenheid.
Geen opmerkingen

Artikel 2 voegt een bepaling 39/2° in in artikel 3 van het koninklijk besluit van 30 september 2005.

De indieners wensen een gelijkshakeling van de inbreuken op verkeersborden C23 en verkeersborden C21. Dit betekent dat de niet-inachtneming van het verkeersbord C23 in plaats van een overtreding van de eerste graad verhoogd wordt tot een overtreding van de derde graad.

Ter argumentatie halen de indieners aan dat de wegbeheerders beide borden aanbrengen om eenzelfde resultaat te beogen.

Het komt toe aan de wegbeheerder om het meest geschikte bord op een bepaalde plaats te zetten en dit op gepaste wijze te motiveren in het overeenkomstige aanvullend reglement.

De gewesten kunnen, op grond van hun bevoegdheid voor de regelgeving inzake het plaatsen van de verkeerstekens (art. 6,§1,XII,2° Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen) het gebruik van de borden C21 en C23 regelen. Op die manier kan het gebruik van de borden door de wegbeheerders in betere banen geleid worden.

Er is immers wel degelijk een verschil tussen beide borden.

Borden C21 verbieden de toegang voor bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa.

Borden C23 verbieden de toegang voor bestuurders van voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van zaken.

Een opschrift op een onderbord kan het verbod beperken tot de bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa.

Wordt het toegangsverbod vooral ingegeven vanuit het principe van de goede staat van het wegennet, dan zou geen enkel zwaar voertuig toegang moeten kunnen krijgen gezien zijn massa en is een bord C21 (zonder uitzonderingen) aangewezen:

- de verkeersinfrastructuur laat dan de doorgang niet toe van dergelijke “zware voertuigen”, ongeacht wat ze vervoeren, personen of goederen;
- een uitzondering voor bijv. plaatselijk verkeer doet dit verbod dan aan “waarde” verliezen (vergelijk met borden C25 t.e.m. C29 die betrekking hebben op de omvang van de voertuigen en worden geplaatst omwille van het feit dat de afmetingen van de verkeersinfrastructuur de doorgang van dergelijke voertuigen niet toelaat. Er

kunnen dan in principe geen uitzonderingen op worden voorzien, tenzij aan “geloofwaardigheid” wordt ingeboet. De uitzondering zou immers aantonen dat grotere, bredere, hogere, zwaardere voertuigen dan blijkbaar wel door kunnen).

Wordt het toegangsverbod vooral ingegeven vanuit het principe dat enkel een bepaalde categorie van zware voertuigen moet geweerd worden vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en –leefbaarheid, dan zijn de borden C23 meer aangewezen.

Het is dan ook al te eenvoudig om te stellen dat beide borden eigenlijk gelijk zijn.

Gegeven het feit dat het negeren van een C21 bord, geplaatst om aan te geven dat de infrastructuur (bv. bruggen) niet geschikt is om dergelijke zware voertuigen aan te kunnen, tot potentieel zware risico's op schade aan de infrastructuur en de plaatselijke verkeersdeelnemers leidt, is het logisch dat deze overtreding tot een hogere categorie (derde graad) wordt gerekend en hieruit ook een hogere sanctie volgt.

Volledigheidshalve moet worden opgemerkt dat de gewesten ook bevoegd zijn om sancties te bepalen voor de overtreding van de verkeerstekens C21 en C23. Deze verkeerstekens worden immers aangebracht mits een aanvullend reglement wordt genomen. Aangezien de gewesten bevoegd zijn voor de aanvullende reglementen op het wegverkeer, kunnen zij ook sancties bepalen voor de overtreding van die aanvullende reglementen.

Artikel 3 bepaalt dat het opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen van de voorgestelde bepalingen bij K.B. kan gebeuren.

Het wijzigen van een koninklijk besluit door middel van een wet is niet de meest aangewezen manier van werken, ook al wordt voorzien dat toekomstige wijzigingen bij K.B. kunnen gebeuren.

2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

Het voorstel heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Met toepassing van artikel 6§6 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2001 houdende regeling van de begrotingscontrole- en opmaak is voor dit dossier het gemotiveerd akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor begroting niet vereist.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 24 november 2017.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

- a) Personeel: het voorstel heeft geen weerslag op gebied van personeelsinzet.
- b) Werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven.
- c) Investerings- en schulden: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg.
- d) Ontvangsten: het voorstel heeft geen weerslag op de ontvangsten.
- e) Conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de werking van de lokale besturen.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Aangezien er geen sprake is van een regelgevend initiatief van de Vlaamse overheid, is er voor deze nota aan de Vlaamse Regering geen wetgevingstechnisch advies, taalkundig advies of Reguleringssimpactanalyse vereist.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° niet in te stemmen met het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat de niet-inachtneming van verkeersbord C 23 betreft;
- 2° de heer minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten deze beslissing ter kennis te brengen van de federale overheid.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben Weyts

Bijlage:
-wetsvoorstel

Vlaamse Regering

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en
Openbare Werken
 Koning Albert II-laan 20
 1000 BRUSSEL
 T 02 552 63 00
 kabinet.peeters@vlaanderen.be
 www.vlaanderen.be

De heer P. Dewael
 Kamervoorzitter
 Kamer van volksvertegenwoordigers
 1008 Brussel

CC Mevrouw S. Wilmes
 Eerste minister

uw bericht van 12.2.2020	uw kenmerk Brieven - wetsvoorstellen	ons kenmerk 20200310-568	bijlagen nota
vragen naar /e-mail		telefoonnummer 02/552.63.00	datum

Betreft: Wetsvoorstellen- Procedure van samenwerking.

Mijnheer de Kamervoorzitter,

De Eerste Minister vroeg de Vlaamse Regering bij brief d.d. 12 februari 2020 haar standpunt over het wetsvoorstel tot wijziging van het KB van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende politie over het wegverkeer, wat de niet-inachtneming van verkeersbord C23 betreft.

Wij kunnen ons vinden in het voorstel van wetswijziging en stellen voor om het onderschrift van het bord C 23 aan te passen aan het Verdrag van Wenen.

Voor meer duiding hierover verwijs ik naar de nota in bijlage.

Hoogachtend,

Getekend door: Lydia Peeters (Signature)
 Getekend op: 2020-04-20 20:04:28 +01:00
 Reden: Ik keur dit document goed

Lydia Peeters
 Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Betreft: Advies inzake wetsvoorstel tot wijziging van het KB d.d. 30.9.2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad inzake de niet-inachtneming van verkeersbord C23

Samenvatting

Er wordt een standpuntbepaling van de Vlaamse Regering gevraagd betreffende het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, wat de niet-inachtneming van verkeersbord C23 betreft.

Het wetsvoorstel strekt ertoe de niet-inachtneming van verkeersbord C23 een overtreding van de derde graad te maken.

Voorgesteld wordt een positief advies te verlenen aangezien de bestaande inconsistentie met het bord C21 wordt aangepakt, zodat inbreuken tegen beide borden op eenzelfde manier worden gesanctioneerd.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/ BELEIDSDOELSTELLING

Het wetsvoorstel heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld “weginfrastructuur en wegenbeleid”.

2. INHOUD

Overeenkomstig artikel 6, §8 van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, worden de Gewestregeringen betrokken bij dit wetsvoorstel dat besproken wordt in de Kamercommissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen.

Bij brief van 12.2.2020 vraagt de Eerste Minister het standpunt van de Vlaamse Regering over het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad.

A. SAMENVATTING VOORSTEL

Het ontwerp beoogt een aanpassing van het KB tot aanwijzing van de overtredingen per graad zodat de niet-inachtneming van verkeersbord C23 een overtreding van de derde graad wordt, net zoals dat het geval is voor de borden C21.

////////////////////////////////////



Verkeersborden C23 betekenen:

*"Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van zaken.
Een opschrift op een onderbord beperkt het verbod tot de bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa.*



Verkeersborden C21 betekenen:

"Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa".

Beide borden worden door wegbeheerders gebruikt om ongewenst vrachtverkeer te weren.

Hoewel beide borden in de praktijk door elkaar worden gebruikt, is het doel van beide verbodsborden eigenlijk niet helemaal hetzelfde:

- Borden C21 worden gebruikt ter bescherming van de (weg)infrastructuur en de omgeving (net als borden C25, C27 of C29). De borden hebben betrekking op de maximale afmetingen van de voertuigen). Uitzonderingen op deze borden zijn in die zin weinig logisch: de draagkracht of uitrusting van de infrastructuur laat de doorgang van de voertuigen in kwestie niet toe.
- Wanneer niet zozeer de infrastructuur in het gedrang komt maar wel onder meer de leefbaarheid en de verkeersveiligheid, kan het nodig zijn om de toegang te verbieden voor een bepaalde categorie van voertuigen in deze vrachtverkeer. Dan is het aangewezen verkeersborden te gebruiken met daarop het silhouet van het voertuig in kwestie – in deze context de borden C23.

Door een eerdere wetwijziging werden overtredingen van verkeersborden C21 reeds geclassificeerd als een overtreding van de derde graad. Op die manier ontstond er een inconsistentie: de toelating van verkeersborden C23, hoewel om soortgelijke redenen gebruikt als borden C21, werd niet als een overtreding van de derde graad geclassificeerd.

Huidig wetsvoorstel wil deze inconsistentie verhelpen.

Het wegwerken van de bestaande inconsistentie kan mede voor zorgen dat de 'correcte' signalisatie wordt ingezet i.f.v. het doel (zo kan gewerkt worden aan meer uniformiteit in de signalisatie). Wegbeheerders zullen zich de keuze van het te plaatsen verkeersbord door de wetswijziging niet meer kunnen laten leiden door de hoogte van de boete die tegenoverte inbreuk staat.

Idealiter werd bij dit wetsvoorstel ook meteen de betekenis van het opschrift op het onderbord bij bord C23aangepast in de wegcode

Er blijkt immers een verschil te bestaan tussen het Verdrag van Wenen d.d. 8.11.1968 en de Belgische wegwetgeving.

////////////////////////////////////



Avis sur la question de la Commission de la Chambre « Mobilité, Entreprises publiques, et Institutions fédérales » à propos de la proposition de loi 55-0039 concernant le non-respect du signal d'interdiction C23

24 février 2020

Situation de départ

Demande d'avis de l'institut Vias par mail le 5 février 2020.
[Dossier](#) auprès de deKamer.be

L'adaptation proposée - signification

Les signaux d'interdiction repris à l'[article 68.3](#) du code de la route confèrent aux gestionnaires de voiries un instrument pour interdire à certains véhicules et usagers l'accès à des voies et rues.

Avec le signal C21, l'interdiction est fixée sur la base d'une masse maximale en charge.
Avec le signal C23, l'interdiction vise les camions ou véhicules destinés au transport de choses.
Le signal d'interdiction peut éventuellement être complété par un panneau additionnel.

Le non-respect de ces signaux d'interdiction est sanctionné sur la base du degré dans lequel ces infractions ont été classées dans l'arrêté royal du 30 septembre 2005.
Depuis le 24 septembre 2016, le non-respect du signal d'interdiction C21 constitue une infraction du troisième degré.
Une infraction à l'interdiction d'accès indiquée par le signal C23 est restée une infraction du premier degré.

Evaluation de la proposition

Les deux signaux d'interdiction sont des moyens légèrement différents d'atteindre un objectif similaire, à savoir d'interdire l'accès aux grands véhicules lourds. Le gestionnaire de voiries peut imposer une telle interdiction pour des raisons (stratégiques) diverses.

On peut supposer que l'exclusion des véhicules lourds - de manière sélective ou non - des zones de séjour améliore la sécurité routière et la convivialité dans le trafic.
Si, sur la base d'une catégorisation fonctionnelle des routes, des itinéraires appropriés sont signalés pour les véhicules lourds, l'application du signal C21 ou C23 permettra de suivre effectivement ces itinéraires.

Les deux signaux peuvent également servir à fermer certains tronçons de route qui ne sont pas techniquement adaptés aux véhicules lourds sur le plan de la technique de construction ou du trafic.

Le fait de faire respecter aussi bien le signal d'interdiction C21 que le signal d'interdiction C23 est dès lors réellement important.

Vias institute
Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



Avis

Sans connaître l'effet de l'alourdissement de sanction pour le non-respect du signal C21 en vigueur depuis fin septembre 2016, l'inclusion du non-respect du signal C21 dans les infractions du troisième degré est bien justifiée car elle est susceptible d'améliorer la convivialité dans le trafic et la sécurité routière des rues avec une fonction de séjour.

L'intention de qualifier également le non-respect du signal d'interdiction C23 d'une infraction du troisième degré est la suite logique du durcissement de la sanction pour le non-respect du signal C21 décidé préalablement.

Marc Broeckaert
Philip Temmerman

www.wegcode.be - www.code-de-la-route.be

Vias Institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



Advies op vraag van de Kamercommissie “Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale instellingen”

Over

Wetsvoorstel 55-0039 met betrekking tot de niet-naleving van het C23-verbodsbord

24 februari 2020

Uitgangssituatie

Vraag om Vias-advies per e-mail op 5 februari 2020.

[Dossier](#) bij deKamer.be

De voorgestelde aanpassing – betekenis

De verbodsborden in [artikel 68.3](#) van het Verkeersreglement bieden de wegbeheerders een instrumentarium om de toegang tot verkeerswegen en straten te verbieden aan welbepaalde voertuigen en weggebruikers.

Bij het C21-bord wordt het verbod gespecificeerd op basis van een maximale massa in beladen toestand.

Bij het C23-bord is het verbod gericht op de vrachtwagens of voertuigen bestemd voor het vervoer van zaken.

Het toegangsverbod kan eventueel verder gespecificeerd worden met een onderbord.

Het niet-naleven van deze verbodsborden wordt beboet op basis van de graad waarin deze overtredingen geklasseerd werden in het KB van 30 september 2005.

Sedert 24 september 2016 is het niet-naleven van het C21-verbodsbord een overtreding van de derde graad.

Een overtreding van een toegangsverbod ingesteld d.m.v. het C23-bord, is een overtreding van de eerste graad gebleven.

Toetsing van het voorstel

Beide verbodsborden zijn licht verschillende middelen om een gelijkaardig doel te bereiken, namelijk de toegang verbieden aan grote zware voertuigen. De wegbeheerder kan verschillende (beleids)redenen hebben om zo’n verbod op te leggen.

Men mag aannemen dat zware voertuigen – al dan niet selectief – weren in verblijfsgebieden, de verkeersveiligheid en –leefbaarheid ten goede komt.

Wanneer op basis van een functionele wegencategorisering geëigende routes voor zware voertuigen bebakend worden, kan met de toepassing van het C21- of het C23-bord het daadwerkelijk volgen van deze routes hard gemaakt worden.

Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411



Beide borden kunnen ook dienen om wegvakken af te sluiten, die bouwtechnisch of verkeerstechnisch niet geschikt geacht worden om zware voertuigen te verwerken.

Het doen naleven van zowel het C21- als van het C23-verbodsbord is dus van wezenlijk belang.

Advies

Zonder het effect te kennen van de bestraffingsverzwaring voor het niet naleven van het C21-verbod die sedert eind september 2016 van kracht is, is het onderbrengen van het niet-naleven van het C21-verbod bij de 3^e graadsovertredingen goed te verantwoorden, vanuit de mogelijkheden om hiermee de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid van de straten met een verblijfsfunctie te verbeteren.

Het voornemen om het niet-naleven van het C23-verbod eveneens als een derdegraadsovertreding te klasseren, ligt in het logisch vervolg van de eerder besliste bestraffingsverzwaring voor het C21-verbod.

Marc Broeckaert
Philip Temmerman

www.wegcode.be - www.code-de-la-route.be

Waze (Mail Thu 13/02/2020 10:57)

Bonjour,

Avant de réagir, je dois clarifier que la communauté Waze Belgium ne peut pas répondre au nom de Waze Mobile Ltd. Nous sommes des bénévoles qui s'occupent surtout de la gestion de la carte et la communication avec l'utilisateur de l'appli. Mais nous sommes le point de contact principal pour la Belgique pour tout ce qui concerne Waze, donc je pense que vous avez trouvé le bon interlocuteur.

Nous avons demandé une réponse officielle de Waze ceci:

"Social navigation application Waze is not designed for HGVs (heavy goods vehicles, same as trucks). When you install the application, you are asked to choose between one of the three types of vehicles available on the app: private cars "with no special restrictions", taxi or motorcycle. HGVs and other vehicles that are subject to category & size restrictions are not supported by Waze, which cannot offer them routes suited to those restrictions."

[Cette réponse officielle a été communiquée par Mme Shira Kovalio, *Waze Community Manager*, en concertation interne avec le Service relations publiques – juridique de Waze. (Information communiquée par l'auteur du mail) – Dit officiële antwoord werd meegedeeld door mevrouw Shira Kovalio, *Waze Community Manager*, na intern overleg met de PR & Juridische Dienst. Inlichting verstrekt door de auteur van dit mailbericht).]

Waze ne supporte pas les véhicules lourds. Il n'est donc pas possible pour nous de donner un avis concernant cette proposition. Joint à ce mail, vous trouverez une capture d'écran qui montre les options que Waze donne aux utilisateurs.

Malheureusement il est impossible pour l'appli de détecter dans quel type de véhicule elle est utilisée, donc nous ne sommes pas en mesure d'arrêter les camionneurs qui utilisent l'appli dans un type de véhicule qui n'est pas supporté.

De plus, même si l'utilisateur utilise l'appli avec un véhicule supporté, cela ne retire pas au chauffeur sa responsabilité de respecter les signalisations et codes de la route en vigueur, celles-ci prévalent évidemment toujours sur l'application.

Cordialement,



Tom Puttemans
'Glodenox'

Waze Global Champ
Waze BeLux Community



Voertuigtype



**Personenauto**

Voor voertuigen zonder speciale beperkingen

**Taxi**

Wordt in Nederland niet ondersteund

**Motor**

Krijg routes speciaal geschikt voor motorfietsen