



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 wetwijziging 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 gelijkschakeling 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 Reguleringsimpactanalyse 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