

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

6 juli 2016

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 C21 betreft**

AMENDEMENT

Zie:

Doc 54 **0958/ (2014/2015):**

001: Wetsvoorstel van de heer Frédéric c.s.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

6 juillet 2016

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 C21**

AMENDEMENT

Voir:

Doc 54 **0958/ (2014/2015):**

001: Proposition de loi de M. Frédéric et consorts.

Nr. 1 VAN DE HEER FORET c.s.

Art. 2

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling:

“Art. 2. In artikel 3 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, aangepast door de besluiten van 28 december 2006, 7 april 2007, 9 januari 2013 en 28 maart 2013, wordt de bepaling onder 39/1° ingevoegd, luidende:

39/1° Het verkeersbord
C21 niet in acht nemen.

5 en 68.3
(verkeersbord C21)

”.

VERANTWOORDING

Het is juist dat het verkeersbord C21 wordt gebruikt om de toegang te verbieden tot bepaalde openbare wegen die zich in een dusdanige staat bevinden dat de massa in beladen toestand van voertuigen alleen al een gevaar inhoudt voor de verkeersveiligheid. In de toelichting van het wetsvoorstel wordt logischerwijze verwezen naar het voorbeeld van wegen met een sterke hellingsgraad. Ook de tonnagebeperkingen die zijn berekend op de draagkracht van bepaalde kunstwerken zoals bruggen en passerellen, kunnen hier worden vermeld.

Echter, en de auteurs van het wetsvoorstel vermelden dit eveneens, kan het verkeersbord C21 ook worden geplaatst door de wegbeheerders om het verkeer met zware aanhangwagens te verhinderen in smalle straten of waar ze schade kunnen veroorzaken aan het wegdek. Er bestaan tevens een aantal voorbeelden waarbij de wegbeheerders gebruik maken van dit verkeersbord voor het beheer van de verkeersstromen, voor het beperken van vrachtwagenverkeer tot de belangrijkste verkeersassen en om de levenskwaliteit in woongebieden te waarborgen.

Ook al zijn deze redenen niet minder legitiem, het niet respecteren ervan kadert niet noodzakelijk met de bepalingen van de overtredingen van de vierde graad, bedoeld in artikel 29, § 1, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer. De categorisering van een overtreding in de vierde graad

N ° 1 DE M. FORET ET CONSORTS

Art. 2

Remplacer cet article par la disposition suivante:

“Art. 2. Dans l'article 3 de 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, modifié par les arrêtés des 28 décembre 2006, 7 avril 2007, 9 janvier 2013 et 28 mars 2013, est inséré le 39/1° rédigé comme suit:

39/1° Ne pas respecter
le signal C21.

5 et 68.3
(signal C21)

”.

JUSTIFICATION

Il est exact que le signal C21 est utilisé pour interdire l'accès à certaines voies publiques dont les caractéristiques sont telles que la masse en charge des véhicules représente en elle-même un risque pour la sécurité routière. Le développement de la proposition de loi reprend très logiquement l'exemple de routes en pente. On peut également citer les limitations de tonnage calculées sur la résistance de certains ouvrages routiers comme les ponts ou les passerelles.

Cependant, et les auteurs de la proposition le mentionnent également, le signal C21 peut également être placé par les gestionnaires de voirie pour empêcher le charroi dans des rues étroites ou les dégâts causés au revêtement routier. Il existe également de nombreux exemples dans lesquels les gestionnaires de voirie recourent à ce signal routier à des fins de gestion de la mobilité, pour canaliser le trafic de poids-lourds sur les grands axes et maintenir une qualité de vie dans les quartiers résidentiels.

Si ces raisons n'en sont pas moins légitimes, le fait de ne pas les respecter ne cadre pas nécessairement avec les caractéristiques relatives aux infractions du 4e degré, telles que visées à l'article 29, § 1^{er}, de la loi relative à la police de la circulation routière. La catégorisation d'une infraction dans le

veronderstelt dat de veiligheid van personen rechtstreeks in gevaar wordt gebracht en dat een ongeval de overtreding bijna onvermijdbaar leidt tot fysieke schade.

Rekening houdend met het feit dat het gebruik van het verkeersbord C21 niet beperkt is tot verkeersveiligheidsovertredingen, lijkt het eerder aangewezen deze in te delen als een overtreding van de derde graad, waarbij het niet zo is dat bij een ongeval fysieke schade bijna onvermijdbaar is.

4^e degré suppose qu'il y ait une mise en danger directe de la sécurité des personnes et que l'infraction mène presque irrémédiablement à des dommages physiques lors d'un accident.

Compte tenu du fait que l'utilisation du signal C21 n'est pas limitée qu'à des motifs exclusivement liés à la sécurité routière, il semble plus opportun d'envisager une classification de cette infraction dans le 3^e degré, qui ne reprend pas la condition de l'issue presque irrémédiable d'un accident par des dommages physiques.

Gilles FORET (MR)
Emmanuel BURTON (MR)
Jean-Jacques FLAHAUX (MR)