

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

10 mars 2022

PROPOSITION DE LOI

visant à actualiser le signal d'interdiction C23 et concernant l'utilisation d'appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié pour contrôler les infractions au signal d'interdiction C23

(déposée par M. Joris Vandenbroucke)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

10 maart 2022

WETSVOORSTEL

betreffende een actualisatie van het verbodsbord C23 en het gebruik van onbemande automatisch werkende toestellen ter controle op de inbreuken tegen het verbodsbord C23

(ingediend door de heer Joris Vandenbroucke)

RÉSUMÉ

Le bilan humain des accidents impliquant des camions est souvent élevé. Pour le réduire le plus possible, il convient de séparer, autant que faire se peut, le trafic des camions du trafic des autres usagers de la route, en particulier des usagers faibles.

Le Code de la route permet déjà aujourd'hui d'interdire aux camions d'accéder à certaines voies au moyen du signal routier C23 et d'un panneau additionnel. Grâce à la mise en place de plages horaires, il est également possible d'interdire aux camions d'accéder à une zone entière à certaines heures de la journée. Le contrôle du respect de l'interdiction d'accès imposée par le signal C23 pourrait toutefois être amélioré.

Afin d'en assurer un meilleur respect, cette proposition de loi actualise la définition du panneau additionnel ajouté au signal C23 en s'appuyant sur la terminologie employée à l'échelle internationale. Elle instaure par ailleurs la possibilité de procéder à un contrôle automatisé du respect de l'interdiction d'accès imposée aux camions.

SAMENVATTING

Ongevallen met vrachtwagens eisen vaak een hoge menselijke tol. Om dat tot een minimum te beperken, moeten we de verkeersstromen van vrachtwagens zoveel mogelijk scheiden van die van de andere weggebruikers, in het bijzonder van de zachte weggebruikers.

De Wegcode biedt middels het verkeersbord C23 en een onderbord reeds de mogelijkheid om vrachtwagens de toegang tot bepaalde wegen te ontfeggen. Middels venstertijden kan ook een ganse zone op bepaalde uren van de dag onder dit toegangsverbod vallen. De handhaving van het toegangsverbod ingesteld door het verkeersbord C23 is evenwel voor verbetering vatbaar.

Om tot een betere handhaving te komen, actualiseert dit wetsvoorstel de definitie van het onderbord bij het verkeersbord C23, overeenkomstig de terminologie die internationaal wordt gebruikt. Anderzijds creëert dit wetsvoorstel de mogelijkheid om de handhaving op het toegangsverbod voor vrachtwagens op geautomatiseerde wijze te laten gebeuren.

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
Vooruit:	Vooruit
cdH:	centre démocrate Humaniste
DéFI:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH:	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering 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 definitieve 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 (beigegekleurd papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Il ressort du tableau¹ ci-dessous présentant les statistiques relatives aux accidents de camions que ce type de véhicules est particulièrement dangereux pour les opposants (autres usagers de la route) impliqués dans un accident avec un camion. Par exemple, en 2019, pour 11 occupants de camion tués, on dénombrait pas moins de 99 morts parmi les occupants de l'opposant au camion.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Uit onderstaande tabel¹ met de ongefallenstatistieken voor vrachtwagens blijkt dat dit type van voertuigen bijzonder gevaarlijk is voor de (verkeers)opponenten wanneer zij bij een ongeval met een vrachtwagen betrokken raken. Zo stonden in 2019 tegenover 11 doden bij inzittenden van vrachtwagens maar liefst 99 doden bij de inzittenden van de (verkeers)opponent van de vrachtwagen.

	Letselongevallen	Doden	Gewonden	Slachtoffers	Doden bij opponent	Specifieke ernst	Ernst opponent	Totale ernst
2010	2494	14	591	605	103	5,6	41,3	46,9
2011	2420	16	562	578	103	6,6	42,6	49,2
2012	2282	18	496	514	97	7,9	42,5	50,4
2013	2168	15	504	519	92	6,9	42,4	49,4
2014	2215	14	486	500	119	6,3	53,7	60
2015	2164	16	496	512	95	7,4	43,9	51,3
2016	2078	24	464	488	88	11,5	42,3	53,9
2017	2152	16	470	486	91	7,4	42,3	49,7
2018	2053	19	455	474	92	9,3	44,8	54,1
2019	1977	11	406	417	99	5,6	50,1	55,6

Légende tableau:

Accidents corporels.	Tués.	Blessés.	Victimes.	Tués parmi l'opposant.	Gravité spécifique.	Gravité parmi l'opposant.	Gravité totale.
----------------------	-------	----------	-----------	------------------------	---------------------	---------------------------	-----------------

C'est pourquoi il est important de séparer autant que possible le trafic de camions du trafic des autres usagers de la route, en particulier des usagers faibles.

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 (ci-après "le Code de la route") permet, au travers des panneaux de signalisation C21 et C23, d'interdire aux camions l'accès à certaines voies.



C21. Accès interdit aux conducteurs de véhicules dont la masse en charge dépasse la masse indiquée.

¹ SLOOTMANS Freya, Rapport Statistique 2020 - Accidents de la route, 2019, Bruxelles, Belgique: Institut Vias - Institut de connaissance.

Daarom is het belangrijk om de verkeersstromen van vrachtwagens zoveel mogelijk te scheiden van de verkeersstromen van andere weggebruikers, in het bijzonder van de zachte weggebruikers.

Het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (hierna "de Wegcode") laat middels de verkeersborden C21 en C23 toe om vrachtwagens de toegang te verbieden tot bepaalde wegen.



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

¹ SLOOTMANS Freya, Statistisch rapport 2020 - Verkeersongevallen 2019, Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.



C23. Accès interdit aux conducteurs de véhicules destinés ou utilisés au transport de choses. Une inscription sur un panneau additionnel limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules dont la masse en charge dépasse la masse indiquée

Le signal C21 interdit l'accès à tous les véhicules dont la masse en charge est supérieure à la masse indiquée sur le panneau. Ce signal a une portée générale et est utilisé pour protéger certaines infrastructures vulnérables, en particulier les ponts.

Le signal C23 désigne la masse maximale autorisée des véhicules destinés au transport des choses ou utilisés à cette fin. Ce signal a une portée limitée et est utilisé pour assurer la sécurité routière et la qualité de l'environnement routier. Un panneau additionnel indique à quels véhicules le signal routier d'interdiction s'applique en mentionnant la masse maximale autorisée en charge.

Plusieurs villes et communes ont prévu des plages horaires ces dernières années, ou envisagent d'en prévoir. La mise en place de plages horaires a pour effet d'interdire aux camions d'accéder à certaines voies à certaines heures de la journée, par exemple aux rues situées aux abords des écoles ou dans les centres-villes. En pratique, elles associent à cette fin un signal C23 à un panneau additionnel indiquant à quel type de camions l'interdiction s'applique ainsi que les heures durant lesquelles l'interdiction est d'application.

Cette méthode a été utilisée dans les projets pilotes de plages horaires dans la commune de Borgerhout. On y a toutefois constaté un problème en ce qui concerne le contrôle du respect de cette interdiction. Il ressort en effet d'un document d'évaluation du projet pilote de Borgerhout que seulement huit procès-verbaux ont été dressés de septembre 2018 à février 2019 pour cause d'infraction. Ces infractions ne peuvent en effet être constatées que si une unité de police se poste à hauteur du signal C23 et constate effectivement qu'un camion ignore la limitation d'accès. Cela demande beaucoup de travail et met la capacité disponible sous pression.

La législation ne permet pas aujourd'hui de faire respecter cette interdiction d'accès au moyen de caméras ANPR. Il ne serait pas réaliste aujourd'hui de contrôler automatiquement le respect du signal C23 associé à un panneau additionnel au moyen de caméras fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié. Le



C23. 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.

Het verkeersbord C21 verbiedt de toegang voor alle voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de op het bord aangeduide massa. Dit bord heeft een algemene draagwijdte en wordt gebruikt om bepaalde kwetsbare infrastructuur, in het bijzonder bruggen, te beschermen.

Het verkeersbord C23 betreft de maximaal toegelaten massa van voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van zaken. Dit bord heeft een beperkte draagwijdte en wordt gebruikt om de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid te waarborgen. Een onderbord geeft aan op welke voertuigen het verbodsbord van toepassing is middels de aanduiding van de maximaal toegelaten massa in beladen toestand van het voertuig.

Verschillende steden en gemeenten hebben de afgelopen jaren werk gemaakt van venstertijden of denken erover na om deze in te voeren. Door het instellen van venstertijden worden bepaalde wegen – denk aan de wegen in een schoolomgeving of in de stadskern – op bepaalde uren van de dag verboden terrein voor vrachtwagens. In de praktijk gebeurt dit door gebruik te maken van het bord C23 in combinatie met een onderbord dat aangeeft voor welke type vrachtwagens het verbod geldt, alsmede de uren tijdens dewelke het verbod van toepassing is.

Deze werkwijze werd gehanteerd bij de proefprojecten met venstertijden in de gemeente Borgerhout. Er bestaat ter zake evenwel een probleem van handhaving van het verbod. Uit een evaluatiedocument van het proefproject in Borgerhout blijkt dat in de periode september 2018 – februari 2019 slechts acht vaststellingen van een overtreding werden gedaan. Een overtreding kan immers slechts worden vastgesteld wanneer een politie-eenheid postvat aan het verkeersbord C23 en er een vrachtwagen de toegangsbeperking effectief ziet negeren. Dit is een zeer arbeidsintensieve methode die de beschikbare capaciteit onder druk zet.

De wetgeving laat momenteel niet toe om een dergelijk toegangsverbod te handhaven middels ANPR-camera's. Een geautomatiseerde handhaving van het bord C23 met een onderbord door middel van onbemande, automatisch werkende, camera's zou, naar verluidt, nu niet realistisch zijn. Het onderbord onder het verkeersbord

panneau additionnel placé sous le signal C23 renvoie en effet à la masse du véhicule en charge, celle-ci ne pouvant être contrôlée qu'en pesant le véhicule visé.

C'est pourquoi il convient d'apporter deux adaptations au signal C23.

Premièrement, conformément à la terminologie utilisée au niveau européen, le signal routier C23 concerne en réalité le "transport de marchandises" et non le "transport de choses"². La Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière³ (ci-après la "Convention de Vienne") évoque également le transport de personnes ou de marchandises et non de choses.

Deuxièmement, la Convention de Vienne et le Code de la route ne donnent pas la même signification au panneau additionnel obligatoire placé sous le signal C23.

La Convention de Vienne donne la signification suivante au signal C, 3^e:⁴

"C, 3^e, ACCES INTERDIT AUX VEHICULES AFFECTES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES. L'inscription, soit en clair sur la silhouette du véhicule, soit, conformément au paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention, dans un panneau additionnel placé au-dessous du signal C, 3^e, d'un chiffre de tonnage, signifie que l'interdiction ne s'applique que si le **poids maximal autorisé** du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, dépasse ce chiffre."

L'article 68.3 du Code de la route prévoit quant à lui ce qui suit concernant le signal routier C23:

"C23 Accès interdit aux conducteurs de véhicules [destinés ou utilisés] au transport des choses. Une inscription sur un panneau additionnel limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules dont la **masse en charge** dépasse la masse indiquée."

Il est logique que le signal C21 fasse référence à la masse en charge, car son objectif est de protéger les infrastructures. Le poids réel est donc déterminant à cet égard. Le signal C23 a quant à lui une fonction différente, qui est d'interdire l'accès à une catégorie spécifique

C23 verwijst immers naar de massa van het voertuig in beladen toestand. Dit laatste kan enkel gecontroleerd worden door het voertuig te wegen.

Daarom zijn er twee aanpassingen nodig van het bord C23.

Ten eerste: overeenkomstig de terminologie die op Europees niveau wordt gebruikt, betreft verkeersbord C23 eigenlijk het "vervoer van goederen" in plaats van het "vervoer van zaken"². Ook het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens van 8 november 1968³ (hierna "het Verdrag van Wenen") verwijst naar het vervoer van personen of van goederen en niet van zaken.

Ten tweede: er bestaat een verschillende betekenis van het verplichte onderbord bij verkeersbord C23 volgens het Verdrag van Wenen, enerzijds, en de Wegcode, anderzijds.

Het Verdrag van Wenen bepaalt de betekenis van het bord C, 3^e als volgt⁴:

"C, 3^e VERBODEN VOOR VRACHTVOERTUIGEN. (*no entry for goods vehicles*). Een opschrift met een tonnagesijfer, hetzij in lichte kleur op het silhouet van het voertuig, hetzij overeenkomstig artikel 8, paragraaf 4, van dit Verdrag, op een onderbord dat onder teken C, 3^e is aangebracht, betekent dat het verbod alleen geldt indien de **toegestane maximummassa** van het voertuig of het samenstel van voertuigen dit cijfer te boven gaat."

De Wegcode bepaalt in artikel 68.3 voor het verkeersbord C 23 evenwel het volgende:

"C 23 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.)"

Dat het verkeersbord C21 betrekking heeft op de massa in beladen toestand is logisch: het gaat om de bescherming van de infrastructuur. Het werkelijke gewicht is dan doorslaggevend. Bord C23 heeft evenwel een andere intentie, namelijk het weren van een specifieke

² Voir https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1600768119/Toegangsbeperkingen_oyoysc.pdf.

³ Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière, publiée au *Moniteur belge* le 28 décembre 1989.

⁴ Voir Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière, Art. 2N4 Descriptions des signaux, a) Interdiction et restriction d'accès, iii) Pour notifier l'interdiction d'accès à une certaine catégorie de véhicule ou d'usagers seulement, il sera employé un signal portant comme symbole la silhouette des véhicules ou usagers dont la circulation est interdite. https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/loi_a.pl.

² Zie https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1600768119/Toegangsbeperkingen_oyoysc.pdf.

³ Verdrag van Wenen van 8 november 1968 inzake verkeerstekens, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 28 december 1989.

⁴ Zie Verdrag van Wenen van 8 november 1968 inzake verkeerstekens, II. Beschrijvingen, 1. Algeheel en beperkt inrijverbod, c. De aanduiding dat het slechts voor een bepaalde categorie voertuigen of weggebruikers verboden is een weg in te rijden, dient te worden gegeven door een teken met als symbool een silhouet van het soort voertuig dat of de soort weggebruiker die hier niet mag inrijden. <https://wetten.overheid.nl/BWBV0004310/2008-11-08>.

de véhicules pour des raisons de sécurité routière, de qualité de l'environnement routier, etc.

Si l'on modifie le Code de la route de façon à renvoyer à la masse maximale autorisée (et non plus à la masse en charge), cette modification permettra de procéder à un contrôle automatisé du respect de l'interdiction d'accès imposée aux camions.

Enfin, il convient de modifier l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié fait foi jusqu'à preuve du contraire⁵ en ajoutant aux infractions qu'il énumère le non-respect de l'interdiction d'accès imposée aux conducteurs de véhicules destinés au transport de marchandises ou utilisés à cette fin (signal C23 et panneau additionnel). L'interdiction d'accès imposée aux camions pourra dès lors faire l'objet d'un contrôle automatisé.

Nous précisons par ailleurs que le non-respect du signal C23 constitue une infraction du troisième degré depuis le 1^{er} juillet 2021.

categorie van voertuigen omwille van de verkeersveiligheid, de verkeersleefbaarheid, enz.

Door de Wegcode te wijzigen en te verwijzen naar de maximaal toegelaten massa (en niet langer de massa in beladen toestand), wordt het mogelijk om over te stappen op de geautomatiseerde handhaving van het toegangsverbod voor vrachtwagens.

Tot slot moet ook het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is⁵, worden gewijzigd door het niet in acht nemen van het toegangsverbod voor bestuurders van voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van goederen (verkeersbord C23 en het onderbord) toe te voegen aan de daarin vermelde overtredingen. Daardoor kan het toegangsverbod voor vrachtwagens voortaan op geautomatiseerde wijze worden gehandhaafd.

Wij vermelden hierbij nog dat de niet-inachtneming van het verkeersbord C23 sinds 1 juli 2021 een overtreding van de derde graad is.

Joris VANDENBROUCKE (Vooruit)

⁵ Publié au *Moniteur belge* du 25 décembre 2002.

⁵ Bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* op 25 december 2002.

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 68 de 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, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 21 juillet 2016, la légende du signal C23 est remplacée par ce qui suit:

“Accès interdit aux conducteurs de véhicules destinés ou affectés au transport de marchandises. Une inscription sur un panneau additionnel limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à la masse indiquée.”

Art. 3

L'article 1^{er} de l'arrêté royal du 18 décembre 2002 déterminant les infractions dont la constatation fondée sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, fait foi jusqu'à preuve du contraire, modifié par l'arrêté royal du 26 avril 2019, est complété par un 13^o rédigé comme suit:

13 ^o Ne pas avoir respecté l'interdiction d'accès et le panneau additionnel pour les conducteurs de véhicules destinés ou affectés au transport de marchandises.	68.3 (signal C23 et panneau additionnel) de 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
---	--

Art. 4

Le Roi peut abroger, compléter, modifier ou remplacer les dispositions modifiées par les articles 2 et 3.

20 janvier 2022

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 68 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, laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juli 2016, wordt de legende van het verkeersbord C23 vervangen als volgt:

“Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van goederen. Een opschrift op een onderbord beperkt het verbod tot de bestuurders van voertuigen waarvan de maximaal toegelaten massa hoger is dan de aangeduide massa.”

Art. 3

Artikel 1 van het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, gewijzigd bij koninklijk besluit van 26 april 2019, wordt aangevuld met een bepaling onder 13^o, luidende:

13 ^o Het niet in acht nemen van het toegangsverbod en het onderbord voor bestuurders van voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van goederen.	68.3 (verkeersbord C23 en het onderbord) 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
---	---

Art. 4

De Koning kan de bepalingen gewijzigd bij de artikelen 2 en 3 opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen.

20 januari 2022

Joris VANDENBROUCKE (Vooruit)