

07 jun 2006 -17:00

Ministerraad van 7 juni 2006

De Ministerraad vergaderde op woensdag 7 juni 2006, Wetstraat 16, onder het voorzitterschap van de heer Guy Verhofstadt, Eerste Minister.

De Ministerraad vergaderde op woensdag 7 juni 2006, Wetstraat 16, onder het voorzitterschap van de heer Guy Verhofstadt, Eerste Minister.

De heer Guy Verhofstadt, Eerste Minister, kondigde de beslissingen van de ministerraad aan die volledig gewijd was aan vier actieplannen op het vlak van mobiliteit. Hij verklaarde dat ze een globale aanpak omvatten van de vraagstukken die de regering na een grondige analyse op het vlak van mobiliteit heeft onderzocht. De maatregelen zijn gebundeld in vier pakketten: het maritiem vervoer, de binnenvaart, de verkeersvereenvoudiging en het veilig vrachtvervoer. De maatregelen op het vlak van maritiem vervoer hebben als doel de invlagging van schepen te bevorderen door de reglementering en de dienstverlening van de overheid te moderniseren. Door middel van fiscale maatregelen wil de regering de renovatie van de binnenvaartschepen aanmoedigen. De verkeersvereenvoudiging bestaat voornamelijk uit een juridische schoonmaak van de wegcode. Dankzij een duidelijkere wetgeving zijn minder verkeersborden nodig. Ook de voorrang van rechts regel is gewijzigd. De maatregelen die van toepassing zijn op het vrachtvervoer hebben als doel de veiligheid te bevorderen. Het gaat onder andere om de uitbreiding van het inhaalverbod en de betere reglementering van de ladingbeveiliging.

FOD Kanselarij van de Eerste Minister - Algemene Directie
Externe Communicatie
Wetstraat 16
1000 Brussel
België
+32 2 501 02 11
<https://kanselarij.belgium.be>

Thomas Ferri
Redactiedienst (NL)
+32 2 287 41 42
+32 471 67 07 73
thomas.ferri@premier.fed.be

Christophe Springael
Redactiedienst (FR)
+32 2 287 41 92
+32 477 59 14 37
christophe.springael@premier.fed.be

07 jun 2006 -17:00

Hoort bij [Ministerraad van 7 juni 2006](#)

Mobiliteit

Werf mobiliteit

Werf mobiliteit

Zie bijhorend document.

Gepubliceerd door FOD Kanselarij van de Eerste Minister - algemene directie Externe Communicatie

07 jun 2006 -17:00

Hoort bij [Ministerraad van 7 juni 2006](#)

Mobiliteit

Veilig vrachtvervoer

Veilig vrachtvervoer

De verkeersveiligheidsbarometer toont aan dat het aantal ongevallen en doden op onze wegen de laatste jaren in een dalende lijn zit. Uit cijfers van de federale politie blijkt evenwel dat die dalende trend niet van toepassing is op ongevallen en doden met vrachtwagens. Integendeel, er is zelfs sprake van een verhoging. De ministerraad keurde verschillende maatregelen goed om het vrachtverkeer aanzienlijk veiliger te maken.

1. **Uitbreiding inhaalverbod** Het inhaalverbod voor vrachtwagens wordt aanzienlijk uitgebreid. Het inhaalverbod is voortaan algemeen, met uitzondering voor de drievaksbanen. Dit betekent dat het inhaalverbod bij regenweer behouden blijft. Daarbij komt nog een inhaalverbod op alle 2x2 wegen. België telt 1186,2 km autosnelwegen met 2x2 banen tegenover 509,4 km snelweg met 2x3 banen en 979 km gewestwegen met 2x2 wegen tegenover amper 36 km gewestwegen met 2x3 banen. De wegbeheerder behoudt de mogelijkheid hier eventueel van af te wijken mits het plaatsen van signalisatie.

2. **KB ladingbeveiliging** Veel ongevallen met vrachtwagens worden veroorzaakt door het feit dat de vrachtwagen onzorgvuldig geladen is. De politie beschikt vandaag over onvoldoende wetgevende middelen om hier grondig op te controleren en kordaat op te treden. Minister van Mobiliteit Renaat Landuyt heeft een koninklijk besluit klaar dat de wettelijke bepalingen inzake ladingbeveiliging verfijnd. Op die manier heeft de politie een effectief instrument in handen om krachtig op de ladingbeveiliging te controleren. Er komt bovendien een richtlijn aan het College van Procureurs-generaal dat de toepassing van deze bepalingen en de medeverantwoordelijkheid verduidelijkt en verscherpt. Dit moet een betere vervolging van de inbreuken garanderen.

3. **Meer controles** De controle op de veiligheid van het goederen- en personenvervoer moet omhoog. Lokale politiezones en de federale politie moeten gemiddeld 15 % van de middelen uit het verkeersveiligheidsfonds besteden aan controles. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal in 2006 43.000 mobiele en 3000 interne controles uitvoeren. Bijzondere aandacht gaat onder andere naar de controle van de rij- en rusttijden en het gebruik van de digitale tachograaf. Daarnaast komen er ook mobiele technische controles. België is een transitland. Dagelijks passeren duizenden vrachtwagens, Belgische en buitenlandse, langs onze wegen. Willen we zekerheid over de technische kwaliteit van alle vrachtwagens die door ons land rijden, dan moet er naast de periodieke controles in de keuringsstations ook meer en meer langs de weg zelf worden gecontroleerd. Vanaf september 2006 zullen mobiele eenheden vrachtwagens en bussen ook langs de weg controleren op de technische staat van hun voertuig. Het accent hierbij ligt op het controleren van de remmen.

4. **Boetecatalogus** Over welke boete er op welke inbreuk staat mag voortaan geen onduidelijkheid meer bestaan. Een heldere boetecatalogus geeft een transparant overzicht van het nieuwe, logische en progressieve boetesysteem. De boetes stijgen gradueel op basis van de ernst van de overtreding en de impact op de verkeersveiligheid, de sociale situatie van de chauffeur en het leefmilieu. Vooral inbreuken op de tachograaf worden zwaar beboet.

5. **Onmiddellijke**

inningen met verbeurdverklaring Met het oog op een efficiëntere en meer gerichte actie van het parket voorziet minister Landuyt een veralgemeend gebruik van onmiddellijke inningen met verbeurdverklaring voor controles op vrachtvervoer. Er wordt 4,354 miljoen euro voorzien uit de middelen van het verkeersveiligheidsfonds voor de aankoop van betaalterminals voor de federale politie, lokale politie en de controlediensten van de FOD Financiën en de FOD Mobiliteit en Vervoer.

6. Vergunningen uitzonderlijk vervoer Twee maatregelen moeten ervoor zorgen dat het afleveren van vergunningen voor uitzonderlijk vervoer in de toekomst sneller en eenvoudiger verloopt. Ten eerste zal voortaan meer met periodieke vergunningen worden gewerkt. Ten tweede is het zo dat voor iedere vergunning vanaf nu een retributie zal moeten worden betaald. Dit moet de wildgroei aan onnodige vergunningsaanvragen inperken en de dienstverlening verbeteren.

7. Verkeersveiligheidsbarometer Meten is weten. Om kort op de bal te spelen en het beleid daar waar nodig onmiddellijk bij te sturen heeft minister Landuyt ruim een jaar geleden de verkeersveiligheidsbarometer in het leven geroepen. De maandelijkse ongevallencijfers zijn een vinger aan de pols voor wat betreft de verkeersveiligheid. Onlangs werd de barometer nog aangevuld met cijfers over weekendongevallen. Om ook inzake veilig vrachtvervoer tijdig te kunnen ingrijpen, werd vandaag beslist de verkeersveiligheidsbarometer uit te breiden met gegevens over ongevallen met vrachtwagens.

Gepubliceerd door FOD Kanselarij van de Eerste Minister - algemene directie Externe Communicatie

07 jun 2006 -17:00

Hoort bij [Ministerraad van 7 juni 2006](#)

Mobiliteit

Verkeersvereenvoudiging

Verkeersvereenvoudiging

Nu er logica zit in het boetesysteem wil minister van Mobiliteit Renaat Landuyt de logica ook doortrekken op het terrein. De veelheid aan verkeersborden zijn voor veel automobilisten, voetgangers of fietsers vaak ronduit verwarrend en maken er de weg niet veiliger op. Terwijl dit toch niet de bedoeling kan zijn. Een werkgroep samengesteld uit specialisten van de federale politie, de lokale politie, het parket, politierechters, advocaten, het Belgian Road Research Center, de FOD Mobiliteit en Vervoer en het BIVV formuleerde voorstellen om de verkeersreglementering en de verkeerssignalisatie te vereenvoudigen.

1. Juridische schoonmaak wegcode De oorspronkelijke tekst van de wegcode dateert van 1975 en werd sindsdien voor 75 % gewijzigd. Telkens werden artikels, alinea's en zinsneden ingevoegd, aangepast of geschrapt. De reglementering is een lappendeken geworden van allerhande bepalingen en kruisverwijzingen wat de leesbaarheid niet ten goede komt, met tal van interpretatieproblemen tot gevolg. De ministerraad besliste daarom om de wegcode volledig door te lichten en te vereenvoudigen. Want een duidelijke wetgeving maakt borden vaak overbodig. Zo zal de indeling van de wegcode thematisch worden herschikt, de artikelen per weggebruiker gegroepeerd, vliegen verouderde artikelen en bepalingen zonder juridische draagwijdte eruit, wordt er werk gemaakt van de leesbaarheid, zullen definities beter op elkaar worden afgestemd en wordt de code aangepast aan de huidige verkeersrealiteit.

2. Snelheidszones: verduidelijking en vereenvoudiging verschillende snelheden in het verkeer (invoering zone 70) In plaats van tal van uitzonderingsregimes in te voeren waar de weggebruiker niet meer weet aan welke snelheid hij zich moet houden, moet voortaan met een eenvoudig systeem van snelheidszones worden gewerkt. Herkenningstekens moeten de weggebruiker er op een eenvoudige manier aan herinneren in welke zone hij zich bevindt. Het begin van zone 70 wordt aangeduid met een zone bord F4a en geldt tot het einde van deze zone aangeduid met bord F4b. Indien in de zone 70 een bebouwde kom wordt aangeduid dan geldt 50 km/u tot aan het bord einde bebouwde kom. Dan geldt opnieuw 70 km/u. Hier dient wel opnieuw het bord zone 70 te worden geplaatst. Indien binnen de bebouwde kom een zone 30 wordt aangeduid dan geldt 30 km/u tot aan het bord einde zone 30. Vanaf dat punt is de snelheid terug 50 km/u. Zoals uit de praktijk blijkt is een herhaling van het bord 50 niet nodig. Mensen weten voldoende dat ze in de bebouwde kom zitten. Indien binnen de zone 70 een zone 30 ligt dan geldt uiteraard vanaf dat punt 30 km/u. Vanaf het bord einde zone 30 geldt weer 70 km/u. Hier dient wel opnieuw het bord zone 70 te worden geplaatst. Als geheugensteuntje voor de weggebruiker die begint te twifelen of hij nog in een bepaalde zone zit, zullen herkenningstekens moeten worden aangebracht. Voor grote zones 70 zal dit meer noodzakelijk zijn dan voor een zone 30 of de bebouwde kom. Op verlichtingspalen of verkeerspalen kan dan op regelmatige afstand kleine bordjes of stickers met 70 worden aangebracht. Door hun kleine afmeting vallen ze niet onmiddellijk in het oog, maar toch betekenen zij een handig geheugensteuntje voor

wie bevestiging zoekt. 3. Vereenvoudiging en verduidelijking voorrang van rechts De voorrang van rechts blijft in België voor discussie zorgen. De ministerraad wil voor eens en altijd duidelijkheid brengen en rechtsonzekerheid rond de voorrangsregels wegnemen. Voorrang van rechts geldt altijd (behalve natuurlijk wanneer je uit een verboden richting komt). Vandaag bepaalt de wegcode dat 'elke bestuurder voorrang moet verlenen aan de bestuurder die op een regelmatige manier van rechts komt'. Omdat de aanduiding 'op een regelmatige manier' voor tal van gerechtelijke discussies en interpretaties zorgde, wordt dit geschrapt. Wie van rechts komt heeft voorrang. Dit betekent ook dat de regel wordt geschrapt die stelt dat de bestuurder die voorrang heeft, die verliest wanneer hij aan het kruispunt heeft gestopt. Wie van rechts komt, gestopt of niet gestopt, heeft voorrang. Ook de verwarrende bepaling die zegt dat wie op een kruispunt een doorlopend fietspad overschrijdt zijn voorrang van rechts ten aanzien van andere automobilisten verliest, verdwijnt. Bestaande voorrangsregels ten opzichte van fietsers blijven evenwel gevrijwaard. 4. Minder borden Geen enkele overbodige regel mag de wegbeheerder verhinderen tot vereenvoudiging over te gaan. Daarom wordt onder meer de verplichting afgeschaft om een wegmarkering steeds te laten vergezellen van een verkeersbord. De wegbeheerder kan zelf beslissen of dit al dan niet noodzakelijk is. Voor de vele gevaarsborden wordt dan weer de regel ingevoerd dat de wegbeheerder enkel verplicht is een bord te plaatsen bij een aanzienlijk gevaar, waar de weggebruiker zijn rijgedrag dient aan te passen. Ook in de vooraankondigingsborden kan worden gesnoeid. Weggebruikers moeten te allen tijde hun snelheid aanpassen aan de omgeving en moeten voor elke voorzienbare hindernis kunnen stoppen. Alle verkeersborden die worden gebruikt in het kader van werken (werf) moeten een geel-oranje achtergrond hebben. Dit moet hun tijdelijk karakter benadrukken en er op wijzen dat deze moeten weggenomen na de werken. Wegbeheerders kunnen ook borden wegnemen die de facto hetzelfde betekenen. Enkele voorbeelden: - C1 in combinatie met c31 - c31 in combinatie met D1 wanneer er ten gevolge van c31 sowieso geen andere mogelijkheid is dan de door D1 aangeduide richting te volgen. - c35. Inhalen voor de top van een helling of bocht is sowieso al verboden (overtreding van de vierde graad). Het volstaat dat de wegbeheerder dit aanduidt met een doorlopende witte streep. Het bord C35 heeft in dat geval geen toegevoegde waarde. Een aantal borden worden ook gewoon afgeschaft. Enkele voorbeelden: C13 : verboden toegang voor bestuurders van gespannen C17 : verboden toegang voor bestuurders van handkarren E11 : halfmaandelijks parkeren in gans de bebouwde kom F49 : oversteekplaats voor voetgangers (wegens dubbel gebruik met het verkeersbord A21) F50 : oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van bromfietsen (wegens dubbel gebruik met het verkeersbord A25) F87 : verhoogde inrichting (wegens dubbel gebruik met het verkeersbord A14)

Gepubliceerd door FOD Kanselarij van de Eerste Minister - algemene directie Externe Communicatie