

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 twijfelen 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