

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 864
van **KOEN VAN DEN HEUVEL**
datum: 20 mei 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Vrachtwagensluizen - Autocarbedrijven

Sinds de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens is het doorgaand vrachtverkeer op gewest- en gemeentewegen sterk toegenomen. Veel gemeenten plaatsen een zogenaamde vrachtwagensluis op verschillende invalswegen naar de dorpskernen om op die manier zwaar verkeer te weren.

Door het gebruik van de verkeersborden C3 en C21 in combinatie met de ANPR-camera's krijgen ook autocarbedrijven boetes voor het niet naleven van de verkeersregels. Nochtans is het soms nodig dat zij in de dorpskernen geraken om bijvoorbeeld leerlingen of senioren op te halen voor een toeristische uitstap. De politiereglementen van gemeenten maken voor de vrachtwagensluizen een uitzondering voor prioritaire voertuigen en autobussen van De Lijn maar vaak niet voor private autocarbedrijven. De regelgeving per gemeente verschilt sterk waardoor autocarbedrijven het steeds moeilijker hebben om de verkeersregels na te leven, buiten hun wil om.

1. Is de minister op de hoogte van deze situatie voor autocarbedrijven?
2. Heeft de minister een overzicht van de regelgeving per gemeente?
3. Heeft de minister een overzicht van het aantal boetes uitgeschreven voor autocarbedrijven aan vrachtwagensluizen?
4. Welke mogelijkheden ziet de minister om de regelgeving of signalisatie specifiek voor autocarbedrijven aan te passen zodat in heel Vlaanderen hetzelfde systeem gehanteerd wordt?

ANTWOORD

op vraag nr. 864 van 20 mei 2020

van **KOEN VAN DEN HEUVEL**

1. Ik ben op de hoogte van deze problematiek.
2. De reglementering wordt opgenomen in de aanvullende reglementen (AR) op het wegverkeer. De gemeentelijke aanvullende reglementen worden overgemaakt aan het Departement MOW – Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid via het Loket voor Lokale Besturen.

Voor zover de gemeentelijke aanvullende reglementen enkel betrekking hebben op gemeentewegen worden deze enkel ter kennisgeving overgemaakt. De gemeente is met andere woorden autonoom bevoegd.

Wanneer in het AR ook een gewestweg wordt betrokken, wordt een goedkeuringsprocedure opgestart.

De registratie van de aanvullende reglementen laat niet toe om elke afzonderlijke regelgeving per gemeente na te gaan.

Ook de registratie van de signalisatie op de website "verkeersborden.vlaanderen" is nog niet van die aard dat we een exacte weergave van de regelgeving op het terrein kunnen meegeven. Niet elke gemeente maakt al gebruik van de toepassing voor het beheer en rapportering van verkeersbordopstellingen.

3. De operationele uitbating van de vrachtwagensluizen is een politionele bevoegdheid. Bijgevolg heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) geen zicht op de boetes die uitgeschreven worden.
4. Vooreerst moet de vraag gesteld worden of het wenselijk is dat de Vlaamse overheid reglementerend ingrijpt bij de steden en gemeenten. Een meer gericht op maat inzetten van de verschillende verkeerstekens kan eventueel ook een mogelijkheid zijn. Indien het opzet zou zijn een initiatief te nemen van de het Vlaams Gewest dan is dit mogelijk via een aanpassing van de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens (MB 11/10/1976). Mijn administratie maakt werk van een algemene herziening van deze reglementering waarin deze oefening kan meegenomen worden.

Het moet duidelijk zijn welke borden in welke omstandigheden worden gebruikt. Zo maken steden en gemeenten veelal gebruik van verkeersborden C21 (Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand groter is dan aangeduid) al dan niet aangevuld met uitzonderingen.

Met deze verkeersborden wordt geen onderscheid gemaakt tussen personenvervoer of vervoer van goederen.

Borden C21 passen in het rijtje van de toegangsverbodsborden C25, C27 en C29 die de toegang verbieden voor bestuurders van voertuigen waarvan respectievelijk de lengte, breedte en hoogte groter is dan de aangeduid.

Deze toegangsverbodsborden worden in principe aangebracht ter bescherming van de weginfrastructuur. De afmetingen en draagkracht van de verkeersinfrastructuur laten de doorgang van voertuigen die zwaarder, langer, breder of hoger zijn dan aangeduid op het verkeersbord niet toe.

Deze verbodsborden beperken in tijd of uitzonderingen voorzien voor bepaalde categorieën (d.m.v. onderborden) is niet de ideale oplossing maar komt wel veel voor in praktijk. Een herziening van de plaatsingsvoorwaarden kan hierin soelaas brengen.

Dit zou dan ook meer duidelijkheid voor de weggebruiker creëren: wanneer deze toegangsverbodsborden zijn geplaatst, kan de bestuurder ervan op aan dat hij echt niet door zal kunnen zonder schade te berokkenen aan zijn eigen voertuig, de weg zelf en/of de omgeving.

Wanneer het de bedoeling is een bepaalde categorie van voertuigen te weren, is het aangewezen gebruik te maken van borden met de specifieke categorie op vermeld (C5 t.e.m. C19, C22 t.e.m. C24). Concreet voor het weren van vrachtverkeer, borden 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). Met deze borden blijft de toegang gegarandeerd voor autocars en autobussen (personenvervoer).

Politiereglementen maken echter veelal niet alleen uitzonderingen voor prioritaire voertuigen en bussen van De Lijn, maar ook voor gemeentelijke voertuigen, voertuigen ifv vuilnisophaling, nutsbedrijven, voertuigen van openbare diensten, landbouwvoertuigen en hun aanhangwagens, autocars en autobussen, voertuigen ifv goedgekeurde evenementen, kermiswagens met sleep,... In het politiereglement worden dergelijke voertuigen als 'vergunninghouder' gedefinieerd. Het toegangsverbod kan dan worden aangekondigd in combinatie met het onderbord 'uitgezonderd vergunninghouder'.