



Nieuwsbrief verkeersreglementering – mei 2019

1. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25.04.2019 betr. bredere aanhangwagens voor fietsen in het kader van proefprojecten voor goederenvervoer per fiets (Belgisch Staatsblad 7 mei 2019). Inforum : 329063.

Dit besluit voert een proefproject in voor goederenvervoer per fiets (van 01.05.2019 tot 01.05.2023). In het kader van dit proefproject georganiseerd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, kunnen ondernemingen, mits een voorafgaande schriftelijke vergunning, gebruik maken van fietsen met bredere aanhangwagens.

Het in het verkeer brengen van bredere aanhangwagens voor fietsen in het kader van een proefproject kan gebeuren middels een voorafgaande schriftelijke vergunning van de minister of van de afgevaardigd ambtenaar. De vergunning, die twee jaar geldig is, kan na evaluatie eenmaal worden verlengd.

In afwijking van de art. 46 en 82.4.2 van de Wegcode mag een bredere aanhangwagen voor fietsen niet breder zijn dan 1,20 m om in het verkeer te kunnen worden gebracht in overeenstemming met de bepalingen van dit besluit.

De onderneming richt een aanvraag tot de afgevaardigd ambtenaar (de directeur van de Directie Strategie van het bestuur van Brussel Mobiliteit).

2. Decreet Vlaanderen van 29.03.2019 betr. het individueel bezoldigd personenvervoer (Belgisch Staatsblad 14 mei 2019). Inforum :329272.

Dit decreet actualiseert de regelgeving inzake taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder. De gemeenten blijven bevoegd voor de afgifte van de vergunningen, die geldig zijn voor het grondgebied van het hele Vlaamse Gewest. De vergunningen die uitgereikt worden voor de exploitatie van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer geven in de gemeente waar de exploitatiezetel is gevestigd aanleiding tot een jaarlijkse gemeenteretributie.

Er wordt een opdeling gemaakt tussen straattaxi, standplaatstaxi, ceremonieel vervoer en openbaarvervoertaxi (OV-taxi).

Wat het concept van OV-taxi betreft, zal, in het kader van de basisbereikbaarheid, aan exploitanten met een vergunning voor diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, in de toekomst ook ruimte geboden worden om zich als OV-taxi via de Mobiliteitscentrale - aangesteld door de Vlaamse Regering - in te schakelen in het openbaar vervoer en meer specifiek binnen het vervoer op maat.

Met één enkele vergunning inzake diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer, wordt het mogelijk om elk van de voormelde diensten aan te bieden zolang wordt voldaan aan de desbetreffende exploitatievoorwaarden. Voor standplaatstaxi's is een bijkomende machtiging vereist.

De vergunning wordt afgegeven door de gemeente waar de kandidaat-vergunninghouder zijn exploitatiezetel heeft of zijn exploitatiezetel zal vestigen na verlening van de vergunning en ten laatste op het ogenblik dat de vergunninghouder begint met de exploitatie van de vergunde dienst.

Wanneer een kandidaat-exploitant over meerdere exploitatiezetels beschikt, dan is de gemeente waar men de eerste keer een vergunningsaanvraag indient bevoegd. De vergunning is geldig op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

Per exploitant kan de gemeente maar één vergunning afgeven. De vergunning wordt afgegeven door het bevoegde college van de gemeente.

De vergunningen die uitgereikt worden voor de exploitatie van een dienst voor individueel bezoldigd personenvervoer geven in de gemeente waar de exploitatiezetel is gevestigd aanleiding tot een jaarlijkse gemeentereductie ten laste van de natuurlijke persoon of rechtspersoon die houder is van de vergunning.

Ten aanzien van standplaatstaxi's beschikken gemeenten over de mogelijkheid om het aantal voertuigen te beperken en eventueel lokale klemtonen te leggen. De gemeente kan een gemeentelijk reglement uitwerken met de procedure voor het aanvragen van de machtiging. De gemeente kan het aantal machtigingen beperken, bijkomende exploitatievoorwaarden opleggen en indien gemotiveerd zelfs de tarieven bepalen.

Er wordt een gegevensbank ter beschikking gesteld die de gegevens kan bevatten, zoals bepaald door dit decreet, met betrekking tot de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer. De gemeenten voeren de nodige gegevens in de gegevensbank in.

De Vlaamse Regering bepaalt welke gegevens de gemeente, de tussenpersonen en de sector van individueel bezoldigd personenvervoer haar moeten verstrekken over de exploitatie, alsook de frequentie van de mededeling.

Art. 2, 3, 63 en 70 van het decreet 20.04.2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg worden gewijzigd. In hetzelfde decreet, worden hoofdstuk V, dat bestaat uit art. 25 tot en met 40, en hoofdstuk VI, dat bestaat uit art. 41 tot en met 52, opgeheven. In hoofdstuk IX, afdeling 3, van hetzelfde decreet, worden onderafdeling B, die bestaat uit art. 73 tot en met 76, en onderafdeling C, die bestaat uit art. 77, opgeheven.

3. Besluit van de Waalse Regering van 14.03.2019 houdende uitvoering van het decreet van 19 december 2007 betreffende het goedkeuringstoezicht van het Waalse Gewest op de aanvullende reglementen op de openbare wegen en op het verkeer van de gemeenschappelijke vervoermiddelen en tot wijziging van het besluit van de Waalse Regering van 8 oktober 2009 betreffende de overdrachten van bevoegdheden bij de Waalse Overheidsdienst (Belgisch Staatsblad van 16 mei 2019). Inforum : 329314.

Dit besluit identificeert met name de maatregelen met betrekking tot parkeren waarvoor de gemeenteraden aanvullende reglementen voor de gewestelijke wegen kunnen bepalen. Het identificeert tevens de reglementen die niet ter goedkeuring zijn voorgelegd aan de Algemeen

Directeur van het Operationeel Directoraat-generaal Wegen en Gebouwen van De Waalse Overheidsdienst of aan een ambtenaar van niveau A die daartoe door hem is aangewezen.

De aanvullende reglementen met betrekking tot maatregelen aangaande betalend parkeren, parkeerplaatsen voorbehouden voor houders van een gemeentelijke parkeerkaart, of parkeren voor bepaalde duur met uitzondering van deze aangeduid door verkeersborden E5 (verboden parkeren van de 1^{ste} tot de 15^e van de maand), E7 (verboden parkeren van de 16^e tot het einde van de maand) en E11 (halfmaandelijks parkeren in gans de bebouwde kom), worden niet ter goedkeuring voorgelegd aan de goedkeurend beambte.

De gemeenteraden kunnen aanvullende reglementen bepalen met betrekking tot de gewestelijke wegen uitsluiten voor maatregelen aangaande:

- parkeren voor een bepaalde duur;
- betalend parkeren;
- parkeren voorbehouden voor houders van een gemeentelijke parkeerkaart;
- voorbehouden parkeerplaatsen;
- het verbod op parkeren of stilstaan op afstanden van minder dan of gelijk aan dertig meter.

Aanvullende reglementen met betrekking tot maatregelen aangaande verkeersborden E5, E7 en E11, aangaande voorbehouden parkeerplaatsen, en aangaande het verbod op parkeren of stilstaan op afstanden van minder dan of gelijk aan 30 meter, worden ter goedkeuring voorgelegd aan de goedkeurend beambte (Algemeen Directeur van het Operationeel Directoraat-generaal Wegen en Gebouwen van de Waalse Overheidsdienst of aan een ambtenaar van niveau A die daartoe door hem is aangewezen), die, afhankelijk van het geval, het aanvullend reglement geheel of gedeeltelijk goedkeurt of verbetert.

De aanvullende reglementen met betrekking tot andere maatregelen worden ter goedkeuring voorgelegd aan de goedkeurend beambte enkel indien er nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd.

Voor maatregelen met betrekking tot parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap, treedt het aanvullend reglement in werking indien de goedkeurend beambte zich niet uitspreekt binnen de 20 dagen na ontvangst van het aanvullend reglement, zelfs bij ontstentenis van voorafgaand overleg indien het aanvullend reglement enkel betrekking heeft op deze maatregel.

De goedkeuringsaanvragen die moeten worden ingediend krachtens artikels 2 en 3 van dit besluit moeten in elektronische vorm worden ingediend. Per post kan dit echter nog gebeuren tot zes maanden na de inwerkingtreding van onderhavig besluit.

De artikels 69/2 en 69/5 van het besluit van de Waalse Regering van 08.10.2009 betreffende de delegaties van bevoegdheden aan de Waalse Overheidsdienst zijn gewijzigd.

4. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 03.05.2019 houdende de organisatie van overdracht van de aanvullende reglementen inzake het wegverkeer en de exacte locatie van de verkeerstekens ter uitvoering van art. 4 van de ordonnantie 03.04.2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens (Belgisch Staatsblad 17 mei 2019). Inforum: 329373.

Op grond van dit besluit moeten de aanvullende reglementen inzake verkeersveiligheid betreffende de verkeerstekens genomen in uitvoering van de ordonnantie van 03.04.2014 worden opgenomen in

het informaticaplatform e-sign. De beraadslaging van de gemeenteraad of van het college houdende goedkeuring van de vaststelling of de intrekking van aanvullende reglementen wordt overgemaakt via het platform om de uitvoering van de voorgedij, voorzien in de voornoemde ordonnantie, mogelijk te maken.

De aanvullende reglementen inzake verkeersveiligheid betreffende de verkeerstekens genomen in uitvoering van de ordonnantie 03.04.2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens worden opgenomen in het informaticaplatform e-sign.

De exacte locatie van de verkeerstekens die de aanvullende reglementen ter kennis brengen aan de weggebruikers wordt eveneens opgenomen in het informaticaplatform e-sign.

Dit besluit bepaalt de informatie die ingegeven moet worden in dit platform.

De exacte locatie van andere verkeerstekens die geen aanvullend reglement vergen, moeten eveneens onder dezelfde voorwaarden in het informaticaplatform worden opgenomen.

De aanvullende reglementen worden in elektronische vorm overgemaakt aan het secretariaat van de Raadgevende Commissie voor het Wegverkeer via het informaticaplatform. Om de uitvoering van de voorgedij, voorzien in de voornoemde ordonnantie, mogelijk te maken worden de documenten bepaald door dit besluit onder elektronische vorm overgemaakt aan het secretariaat, en dit via het elektronische platform e-sign (onder andere de beraadslaging van de gemeenteraad of van het College houdende goedkeuring van de vaststelling of de intrekking van aanvullende reglementen).

5. Wet van 13.04.2019 wijz. KB 01.12.1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg teneinde de regeling 'alle fietsers tegelijk groen' in te voeren (Belgisch Staatsblad van 21 mei 2019). Inforum: 329424.

Op 21 mei 2019 publiceerde het Belgisch Staatsblad de wet van 13 april 2019 tot wijziging 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, teneinde de regeling "alle fietsers tegelijk groen" in te voeren.

De nieuwe bepalingen treden in werking op 31 mei 2019.

a) Aanpassing van de bepaling "Rijwiel"

Met de aanpassing van de bepaling van het rijwiel worden drie- en vierwielers van minder dan 1 meter breed gelijkgesteld met fietsers. Dat is van belang om bijvoorbeeld bakfietsen en fietsen voor personen met beperkte mobiliteit, die vaak 3 of 4 wielen hebben.

Op deze manier worden ze, onder meer toegelaten op volgende plaatsen:

- tegen de richting in een éénrichtingsstraat (onderbord M2);
- bij "uitgezonderd plaatselijk verkeer", bepaald in artikel 2.47. van de wegcode;
- in voetgangerszones aangeduid met een verkeersbord F103;
- op voorbehouden wegen aangeduid met een verkeersbord F99a en F99b



b) Gemotoriseerde voortbewegingstoestellen.

De snelheid die, naar bouw en vermogen, mag ontwikkeld worden door een gemotoriseerd voortbewegingstoestel wordt van 18 km/u gebracht naar 25 km/u op een horizontale weg. De snelheid van 18 km/u is immers in tegenspraak met de Europese normen die een maximumsnelheid van 25 km per uur bepalen. De bepalingen uit Europese norm EN 17128/2017 zijn weliswaar nog ontwerp teksten en zijn juridisch niet afdwingbaar, maar ze worden wel al nageleefd door de producenten. Daardoor hebben zo goed als alle gemotoriseerde voortbewegingstoestellen een, door de constructie bepaalde, maximumsnelheid van 25 km per uur.

De wetgever geeft tevens een niet-limitatieve opsomming van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen.



c) Jonge fietsers.

Voortaan mogen jonge fietsers tot de leeftijd van 10 jaar (voorheen 9 jaar) in alle omstandigheden gebruik maken van trottoirs en verhoogde bermen. Deze afwijking is niet langer onderworpen aan het gebruik van een kinderfiets.

De voorwaarde dat zij de andere weggebruikers niet in gevaar mogen brengen werd niet herhaald. Dit principe is immers reeds opgenomen in artikel 7.1, tweede lid en 7.2 en blijft dus onverminderd van toepassing.

d) Zijdelingse afstand.

Om de veiligheid van voetgangers en fietsers te garanderen moeten bestuurders buiten de bebouwde kom voortaan een zijdelingse afstand van 1,5 meter in plaats van 1 meter respecteren tussen het voertuig en de zwakke weggebruiker. Dat geldt zowel ten aanzien van voetgangers, als van fietsers en tweewielige bromfietsen.

e) Speed pedelecs naast elkaar.

Bestuurders van speed pedelecs mogen, onder dezelfde voorwaarden als de fietsers, naast elkaar rijden wanneer zij de rijbaan volgen. Het kruisen moet mogelijk blijven.

f) Voetgangers – gebruik van oversteekplaatsen.

De verplichting voor voetgangers om gebruik te maken van de oversteekplaats wordt versoepeld. Deze verplichting geldt thans indien de oversteekplaats zich op minder dan ongeveer 20 meter afstand bevindt.

g) Verkeerslichten

- Lichten voor fietsers en voetgangers.

Verkeerslichten met dubbele lens (verlichte silhouet van een fiets en voetganger) gelden zowel voor fietsers als voor voetgangers.



In tegenstelling tot de driekleurige verkeerslichten die de verlichte silhouet van een fiets voorstellen, gelden deze lichten niet voor bestuurders van tweewielige bromfietsen.

- Bijkomend oranjegeel knipperend licht met het fietssilhouet.

Met deze aanpassing wordt in het wegverkeersreglement de mogelijkheid ingevoerd van een oranjegeel knipperend licht met het silhouet van een fiets en met een oranje-gele knipperende pijl. Dit betekent dat fietsers en bestuurders van speed pedelecs bij rood of oranje-geel licht toch in de richting aangeduid door de oranje-gele pijl mogen verder rijden.

Dit systeem komt te staan naast het bestaande systeem van de borden B22 of B23 dat eveneens wordt behouden. Maar wanneer het verkeersbord B22 of B23 geplaatst wordt, geldt de toelating om het rode licht voorbij te rijden in de richting aangegeven door een gele pijl, enkel voor fietsers.



- Vierkant groen voor fietsers en voetgangers.

De verkeersveiligheid van fietsers is en blijft een heikel punt en de roep naar conflictvrije kruispunten is groot. Eén van de mogelijke oplossingen kan het verkeerlichtenprincipe alle fietsers tegelijk groen zijn. Met deze aanpassingen van de wegcode wordt het principe mogelijk gemaakt.



Alle fietsers tegelijk groen is een manier om twee- of driekleurige verkeerlichten te regelen op kruispunten. Op een kruispunt met vierkant groen kan aan alle overstekende voetgangers en fietsers tegelijk groen gegeven worden in elke mogelijke oversteekbeweging. Het gemotoriseerd verkeer wordt op dat moment in alle richtingen gestopt. Afhankelijk van de lokale situatie kan gekozen worden om in vierkant groen te voorzien enkel voor fietsers, voor fietsers en voetgangers, of voor voetgangers alleen. Bij de afwikkeling van verkeersstromen op een kruispunt wordt op die manier voorrang gegeven aan voetgangers en fietsers conform het STOP-principe.

Praktijk in het buitenland (Nederland) en proefproject in binnenland (Hasselt) tonen aan dat het principe “Alle fietsers tegelijk groen” twee belangrijke voordelen heeft:

- Ten eerste zijn er geen conflicten tussen fietsers en gemotoriseerde voertuigen op het kruispunt. Ongevallen tussen rechtdoorgaande (of links afslaande) fietsers en rechts afslaande voertuigen worden vermeden. Dat is van groot belang voor de verkeersveiligheid, meer bepaald voor de dode-hoekproblematiek. De regeling kan bijgevolg voordelen opleveren op kruispunten met veel rechts afslaand autoverkeer. Vierkant groen wordt relatief conflictvrij genoemd. Er zijn geen potentiële “harde” conflicten met gemotoriseerd verkeer, maar wel potentiële “zachte” conflicten met andere fietsers.
- Een tweede voordeel van vierkant groen is dat fietsers kunnen afslaan in één beweging, zonder extra stop voor een tweede verkeerlicht. Dat leidt tot kortere gemiddelde en maximale wachttijden voor fietsers die links af moeten slaan. Indien er één fietsfase per cyclus is ingesteld, neemt de gemiddelde verliestijd van rechtdoor gaande fietsers toe. Daarom wordt aangeraden om twee fietsfasen per cyclus in te stellen. Zo halveert de gemiddelde wachttijd bijna.

Om de regeling ook mogelijk te maken voor voetgangers, werd artikel 63 van de Wegcode aangepast.

De art. 2.15.1, 2.15.2, 9.1.2., 40.7, 40ter, 42.4.1, 43.2, 61.1 en 63 van de Wegcode worden gewijzigd.

6. Wet van 02.05.2019 houdende diverse bepalingen inzake economie (Belgisch Staatsblad van 22 mei 2019). Inforum : 329476.

Deze wet bevat diverse bepalingen inzake economie. De wet wijzigt enkele boeken van het Wetboek van economisch recht en de wet betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wat betreft de groene kaart en wat betreft een tegemoetkoming aan de interpretatieproblemen omtrent de verzekeringsplicht van elektrische fietsen, gemotoriseerde voortbewegingstoestellen en elektrische rolstoelen.

Deze wet voorziet een vrijstelling tot verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor de elektrische motorrijtuigen die door mechanische kracht 25 km/u niet overschrijden. Het gaat onder andere om de elektrische rolstoel, het hoverboard, de zelfbalancerende toestellen, het elektrisch skateboard, de miniquad en de minimoto. De bromfietsen van klasse A (met inbegrip van de speed pedelec) blijven echter onderworpen aan de verzekeringsplicht. De wet 21.11.1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen wordt in deze zin aangepast.

Andere teksten worden gewijzigd:

- boeken VI, VII, VIII, X, XI, XV en XVII van het Wetboek van economisch recht;
- het Gerechtelijk Wetboek (art. 589);
- wet 06.07.1976 tot beteugeling van het sluiwerk met handels- of ambachtskarakter;
- wet 24.07.2008 houdende diverse bepalingen (I);
- wet 04.04.2014 betreffende de verzekeringen;
- wet 13.03.2016 op het statuut van en het toezicht op de verzekerings- of herverzekeringsondernemingen;
- wet 22.04.2016 houdende wijziging en invoeging van bepalingen inzake consumentenkrediet en hypothecair krediet in verschillende boeken van het Wetboek van economisch recht;
- wet 07.12.2016 tot organisatie van het beroep van en het publiek toezicht op de bedrijfsrevisoren ;
- wet 31.05.2017 tot wijziging van de wet 21.11.1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen;
- wet 17.03.2019 betreffende de beroepen van accountant en belastingadviseur.

7. Wet van 13.04.2019 wijz. KB 01.12.1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wat de invoering van fietszones betreft (Belgisch Staatsblad 29 mei 2019). Inforum: 329740.

Aan de verkeersborden voor fietsstraten kan een zonale werking toegekend worden (fietszone). De regels die van toepassing zijn voor de fietsstraat blijven dezelfde voor de gehele zone. Er wordt bovendien een definitie in de Wegcode ingevoegd om de luchthavengebieden aan te duiden. In deze luchthavenzones is de Wegcode niet van toepassing.

Luchthavengebied:

Er wordt een definitie in de Wegcode voorzien ter aanduiding van luchthavengebieden, die voorheen geen afzonderlijke bepalingen en signalisatie in de Wegcode genoten, maar waarvoor – net zoals bij havengebieden – de Wegcode geheel of gedeeltelijk buiten werking kan worden gesteld door de bevoegde overheid.

Er worden ook borden (F119 en F120) voorzien ter aanduiding van luchthavengebieden.



Fietszones:

De invoering van de fietsstraat in de wegcode in 2012 is een succes te noemen. In verschillende steden en gemeenten voerden de wegbeheerders fietsstraten in om het fietsgebruik te stimuleren. Bij elke toegang tot een fietsstraat is een verkeersbord F111 verplicht. Dit leidt tot een overaanbod aan verkeersborden op plaatsen waar verschillende fietsstraten elkaar kruisen, wat de leesbaarheid van de weg niet ten goede komt. Door de invoering van de zonale geldigheid, wordt dit probleem verholpen.

In fietsstraten mogen, volgens de letter van de wet, enkel fietsers de ganse breedte van de rijbaan gebruiken voor over deze slechts is opengesteld in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan is opengesteld in beide richtingen. Bestuurders van motorvoertuigen hebben toegang tot de fietsstraten maar mogen er fietsers niet inhalen.

De nieuwe bepalingen gelden ook ten aanzien van bestuurders van drie- en vierwielers die niet gelijkgesteld zijn met fietsers en ten aanzien van de bestuurders van speed pedelecs. Zij genieten voortaan van dezelfde faciliteiten en dezelfde bescherming binnen de fietsstraten/fietszones.

De snelheid blijft er beperkt tot 30 km/u en dit geldt voor alle weggebruikers.

De art. 2, 22novies, 57, 65 en 71 van het KB 01.12.1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (Wegcode) worden gewijzigd.

8. Koninklijk Besluit van 26.04.2019 wijz. KB 18.12.2002 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 en van het KB 30.09.2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betr. de politie over het wegverkeer (Belgisch Staatsblad van 31 mei 2019). Inforum: 329801.

Dit besluit wijzigt de gevallen waarin de beelden van onbemande camera's gebruikt kunnen worden om verkeersovertredingen te bewijzen. Het gaat onder andere om het oprijden van een belemmerd kruispunt, het niet opvolgen van voorsorteringpijlen, het links inhalen van een gespan of tweewielige voertuigen in bepaalde gevallen en het rijden op de pechstrook (behalve voor de prioritaire voertuigen, politie en sleepwagens).

De volgende besluiten worden gewijzigd:

- het KB 18.12.2002 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;
- het KB 30.09.2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

Troniseck Eric,
Coördinator Federale Politie - Centrex Wegverkeer

Caelen Erik,
secretaris van de Raadgevende Commissie voor het Wegverkeer