

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Standpuntbepaling van de Vlaamse Regering betreffende het ontwerp van koninklijk besluit 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

1. INHOUDELIJK

1 Inleiding:

Krachtens artikel 6, § 4, 3° van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen dienen de Gewestregeringen betrokken te worden bij de totstandkoming van de reglementering betreffende de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer.

Hierbij gaat een exemplaar van bovenvermeld ontwerp van K.B. waarvan de inhoud eveneens in de aanhef is vermeld.

2 Toelichting

2.1. Context:

Het ontwerp van K.B. zoals in de aanhef staat, werd door Federaal minister voor Mobiliteit meneer François Bellot bezorgd.

Overeenkomstig artikel 3 van het Protocol van 24 april 2001 tot regeling van de betrokkenheid van de Gewestregeringen bij het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, wordt gevraagd naar een advies van de Vlaamse Regering binnen een termijn van 30 kalenderdagen.

2.2. Algemene bespreking:

Het ontwerp heeft tot doel het wegverkeersreglement aan te passen zodat autocars die beantwoorden aan een aantal veiligheidseisen op autosnelwegen 100 km/u mogen rijden. Dit gelijkaardig aan de praktijk in de ons omringende landen.

Daarnaast voorziet het ontwerp ook nog in een beperking van het inhaalverbod bij regenweer voor voertuigen en slepen met een MTM +7,5 ton tot voertuigen bestemd voor het vervoer van zaken. Autobussen en autocars veroorzaken minder opspattend water dan vrachtwagens.

Ook wordt voorgesteld om het inhaalverbod op 2x2-wegen voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton op te heffen. Op die manier wordt aangesloten bij wat Europees gangbaar is: algemeen toelaten en specifiek verbieden.

Wegbeheerders zullen opnieuw inhaalverboden moeten instellen op de trajecten waar dit opportuun wordt geacht. Om de wegbeheerders de mogelijkheid te geven de trajecten te bepalen waar een inhaalverbod vereist is, treedt de opheffing van het inhaalverbod en de opheffing van de borden die de inhaaltoelating en het einde ervan aanduiden pas inwerking op 1 januari 2018.

Het ontwerp bevat ook het voorstel om de toegang tot autosnelwegen voor landbouwvoertuigen te verbieden. Dit om de te vermijden dat de nieuwe generatie snelle landbouwvoertuigen van de autosnelwegen zouden gebruik maken. Ook worden de mogelijkheden tot regeling van het verkeer op de spitstroken aangepast aan de gangbare praktijk.

2.3. Artikelsgewijze bespreking:

Artikel 1 voegt enkele nieuwe definities toe aan artikel 2 van het wegverkeersreglement:

- een definitie van “autobus” en “autocar”.

Zo wordt het onderscheid tussen beide duidelijk.

Er is slechts sprake van een autocar indien het voertuig uitsluitend gebouwd is voor het vervoer van zittende passagiers. Deze definitie is nodig om de maximaal toegelaten snelheid van bepaalde autocars op autosnelwegen op 100 km/u te kunnen brengen (zie artikel 2 van dit ontwerp).

De nieuwe definities van autobus en autocar stemmen overeen met de bestaande definities in het KB technische eisen (art.1 §1.49. “autobus of autocar: elk voertuig van de categorie M2 of M3 ontworpen en gebouwd voor het vervoer van zittende passagiers of zittende en staande passagiers”).

Deze definities behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid.

Er is geen verwijzing opgenomen naar de voertuigen bestemd voor het geregeld vervoer of de bijzondere vormen van geregeld vervoer van personen. Deze verwijzing zou immers ingrijpen op de bevoegdheid van het gewest voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer (art. 6, §1, X, 8° BWHI).

- een definitie van “landbouwvoertuig”.

De definitie moet verduidelijken wat precies onder deze term moet worden begrepen. Deze definitie maakt het mogelijk om landbouwvoertuigen die een snelheid kunnen halen van 70 km/u te verbieden op de autosnelwegen (zie artikel 5 van dit ontwerp).

Artikel 2 vult de bepalingen van artikel 11.2, 1^o, a) van het wegverkeersreglement aan zodat een maximaal toegelaten snelheid van 100 km/u geldt op autosnelwegen voor autocars met een veiligheidsgordel op alle zitplaatsen en uitgerust met een snelheidsbegrenzer tot 100 km/u.

Deze aanpassing past in het kader van een streven naar meer Europese uniformiteit. In Nederland, Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Zweden, etc. geldt voor bepaalde autocars een snelheid van 100 km/u op autosnelwegen.

De bijkomende veiligheidsvereisten die worden gekoppeld aan die autocars verschillen echter van land tot land.

In het ontwerp wordt geopteerd voor een beperkte (en controleerbare) lijst van bijkomende veiligheidsvereisten:

- alleen zitplaatsen (zie definitie autocar);
- gordels op alle zitplaatsen (verplicht sedert 31/3/2003);
- snelheidsbegrenzer tot 100 km/u (verplicht sedert 1/6/2006).

Een hogere toegelaten maximumsnelheid voor autocars zorgt er ook voor dat ze niet langer verplicht zijn om tussen de vrachtwagens te blijven rijden.

Voor autobussen blijft de maximumsnelheid gelden van 90 km per uur.

Artikel 3 brengt twee wijzingen aan in de bepalingen van artikel 17.2 van het verkeersreglement.

De eerste wijziging beoogt het inhaalverbod bij neerslag voor bestuurders van voertuigen en slepen met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton enkel van toepassing te maken op voertuigen bestemd voor vervoer van zaken. Autobussen en autocars zorgen door hun structuur voor minder opspattend water dan vrachtwagens.

Ook al zou deze wijziging onrechtstreeks gevolgen kunnen hebben voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, kan worden gesteld dat het hier een regel van algemene politie betreft. De gewesten zouden wel zelf ook bepalingen op dit vlak kunnen opnemen voor de vormen van vervoer die tot zijn bevoegdheid behoren.

Met de tweede wijziging wordt artikel 17.2, 7^o opgeheven dat bepaalt dat het verboden is een gespan, een tweewielig motorvoertuig of een voertuig met meer dan twee wielen links in te halen buiten de bebouwde kom, op de openbare wegen waarvan de rijbaan twee rijstroken in de gevolgde rijrichting omvat, voor bestuurders van voertuigen en slepen gebruikt voor het vervoer van zaken met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton.

Ook deze bepaling kan als een regel van algemene politie worden beschouwd.

Artikel 4 beoogt de opheffing van artikel 17.2bis dat bepaalt dat in afwijking van het in artikel 17.2, 7° het wel is toegelaten in te halen wanneer het verkeersbord F107 is aangebracht.

Deze wijziging is het gevolg van de wijziging in het vorige artikel en betreft eveneens algemene politie.

Door de afschaffing van het inhaalverbod zal de wegbeheerder enerzijds borden F107 en F109 (respectievelijk begin en einde inhaaltoelating) moeten verwijderen en anderzijds borden C39 plaatsen daar waar een inhaalverbod gewenst is.

Artikel 5 voegt in artikel 21.1. de landbouwvoertuigen toe aan de categorieën van voertuigen voor dewelke de toegang tot de autosnelwegen verboden is.

Dit was in het verleden geen noodzaak gezien de landbouwvoertuigen geen snelheden van 70 km/u konden halen en in die zin per definitie niet toegelaten waren tot autosnelwegen.

Vandaag zijn er landbouwvoertuigen die wel snelheden van 70 km/u kunnen halen en – overeenkomstig het huidige artikel 21.1 van het wegverkeersreglement – gebruik mogen maken van de autosnelwegen.

Omdat het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet te verantwoorden is dat dergelijke voertuigen op de autosnelwegen rijden, wordt in artikel 21.1 een verbod op het gebruik van autosnelwegen door landbouwvoertuigen opgenomen.

Artikel 6 past artikel 22decies aan zodat het gebruik van de spitsstroken niet enkel wordt geregeld door de verkeerslichten bedoeld in artikel 62bis (de verkeerslichten boven de rijstroken), maar ook door de rijstrooksignalisatie.

Het verkeer op de spitsstrook is immers niet alleen toegelaten wanneer er een groene naar onder gerichte pijl is aangebracht. Ook een bord C43 boven de spitsstrook geeft bijvoorbeeld aan dat het verkeer op de spitsstrook is toegelaten tegen de aangeduide maximumsnelheid. Deze aanpassing is vereist gezien de regelgeving niet helemaal strookt met de praktijk.

Artikel 7 wijzigt het artikel 59.3 zodat ook de autocars die overeenkomstig dit ontwerp 100 km/u mogen rijden op autosnelwegen een snelheidsplaat moeten dragen.

Artikel 8 voegt aan art.65.2. met betrekking tot de onderborden een onderbord toe dat een tijdsbeperking aanduidt.

Er worden twee uitvoeringen voorgesteld:

- zwarte opschriften op een witte achtergrond, in lijn met hetgeen in het groter kader van de herziening van de wegcode voorzien is (bijvoorbeeld nog één bord E9 behouden dat gecombineerd kan worden met witte onderborden);
- witte opschriften op een blauwe achtergrond, in lijn met de huidige praktijk.

Artikel 9 schrapt de verkeersborden F107 en F109 in artikel 71.2.

Dit volgt uit de opheffing van het algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton (zie artikel 3 van dit ontwerp).

Zoals in de algemene bespreking aangehaald zullen wegbeheerders inhaalverboden moeten instellen op de trajecten waar dit opportuun wordt geacht en daartoe borden C39 plaatsen.

Artikel 10 In afwijking op de andere bepalingen, zullen de bepalingen uit artikel 3b), 4 en 6 in werking treden op 1 januari 2018. Het betreft respectievelijk

- de opheffing van art.17.2.7°, i.e. de opheffing van het algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton op 2x2-wegen;
- de opheffing van artikel 17.2bis, i.e. de opheffing van de bepaling die stelt dat het wel is toegelaten in te halen wanneer het verkeersbord F107 is aangebracht;
- de wijziging in artikel 22decies om de regelgeving m.b.t. het gebruik van de spitsstroken in overeenstemming te brengen met de gangbare praktijk.

Om de wegbeheerders de mogelijkheid te geven de trajecten te bepalen waar een inhaalverbod vereist is en aanpassingen van signalisatie toe te laten, treden de bepalingen in verband met de opheffing van het algemeen inhaalverbod pas in werking op 1 januari 2018.

De inwerkingtreding van artikel 6 moet daarentegen niet wachten tot 1 januari 2018. Het is net de bedoeling om de regelgeving in overeenstemming te brengen met de reeds bestaande praktijk. Er zijn met andere woorden geen aanpassingen langs de weg meer nodig.

Wellicht wordt artikel 9 bedoeld waarbij verkeersborden F107 en F109 worden geschrapt, in plaats van artikel 6.

Artikel 11 regelt de uitvoering van het besluit.

2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

Het voorstel van beslissing heeft een weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap voor wat betreft het weghalen van borden F107 en F109 en het plaatsen van borden C39 al dan niet met tijdsvensters, hetgeen evenwel zal opgevangen worden binnen de aan het Agentschap Wegen en Verkeer toegekende budgetten.

Met toepassing van art. 6§6 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2001 houdende regeling van de begrotingscontrole- en opmaak is voor dit dossier het gemotiveerd akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor begroting niet vereist.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 25 april 2017

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

- "a. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op gebied van personeelsinzet"
- "b. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven."
- "c. investeringen en schuld: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg"
- "d. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten"
- "e. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de werking van de lokale besturen"

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Aangezien er geen sprake is van een regelgevend initiatief van de Vlaamse overheid, is er voor deze nota aan de Vlaamse Regering geen wetgevingstechnisch advies, taalkundig advies of Reguleringsimpactanalyse vereist.

JoKER is hier tevens niet van toepassing.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° in te stemmen met het ontwerp van K.B. voor zover
 - de inwerkingtreding van artikel 6 niet wordt uitgesteld tot 1 januari 2018;
 - het schrappen van borden F107 en F109 wordt uitgesteld tot 1 januari 2018.

2° de heer minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten deze beslissing ter kennis te brengen van de federale overheid.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben Weyts