

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN
DIERENWELZIJN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Standpuntbepaling van de Vlaamse Regering betreffende het ontwerp van koninklijk besluit betreffende experimenten met geautomatiseerde voertuigen

1. INHOUDELIJK

1 Inleiding:

Krachtens artikel 6, § 4, 3^o 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 60 kalenderdagen.

2.2. Algemene bespreking:

Het ontwerp voorziet een kader voor het testen van de nieuwste voertuigtechnologieën in België.

Het ontwerp voegt een artikel in het wegverkeersreglement toe dat aan de federale Minister van Mobiliteit of zijn afgevaardigde de mogelijkheid geeft om in het kader van experimenten met geautomatiseerde voertuigen, afwijkingen toe te staan op bepaalde artikelen van het verkeersreglement.

Deze regeling is gelimiteerd tot de bepalingen die tot de federale bevoegdheid behoren.

Het Vlaams gewest zal zelf een regeling uitwerken die het mogelijk maakt om bij innovatieve projecten af te wijken van de geregionaliseerde bevoegdheden.

2.3. Artikelsgewijze bespreking:

Artikel 1 past artikel 18.2. m.b.t. de afstand tussen de voertuigen aan.

De zinsnede die verwijst naar de mogelijkheid van proefprojecten – zoals recent ingevoerd bij KB van 21 juli 2016 – wordt geschrapt. Deze optie valt mee onder het nieuwe en ruimere artikel 59/1.

Ten behoeve van de demonstratie 'European Truck Platooning Challenge' (2016) werd bij KB van 21 juli 2016 een uitzonderingsmaatregel aan het Wegverkeersreglement aangebracht met betrekking tot de algemeen geldende minimum volgafstand voor vrachtwagens. Voor de voertuigen 'rijdend in platoon' tijdens de demonstratie werd art 18.2 aangevuld ("*behalve indien deze voertuigen en slepen gebruikt worden in het kader van proefprojecten die er op gericht zijn deze voertuigen en slepen op korte afstand van elkaar te laten rijden*"). Deze toevoeging wordt met art. 1 van voorliggend ontwerp opnieuw geschrapt.

Tegelijkertijd voorziet art. 2 van voorliggend ontwerp evenwel in een nieuw en ruimer artikel 59/1 waarmee bv. dergelijke 'afwijking op de minimum volgafstand' (opnieuw) kan worden toegestaan 'onder gestelde voorwaarden en beperkt in de tijd'. Het nieuwe artikel 59/1 biedt de mogelijkheid aan de minister bevoegd voor het Wegverkeer (of diens afgevaardigde) van om het even welke afwijking op het Wegverkeersreglement toe te staan in het kader van *experimenten met geautomatiseerde voertuigen*.

De Minister verduidelijkt in zijn begeleidende brief bij het ontwerp: "*vanzelfsprekend gelimiteerd tot deze die tot de federale bevoegdheid behoren*"

Artikel 2 voegt een nieuw artikel 59/1 in betreffende experimenten met geautomatiseerde voertuigen.

Door deze bepaling kan de federale minister bevoegd voor het wegverkeer (of zijn afgevaardigde) een uitzondering toelaten op alle bepalingen van het wegverkeersreglement die tot zijn bevoegdheid behoren en dit in het kader van experimenten met geautomatiseerde voertuigen.

Het nieuwe art 59/1 verruimt de mogelijkheden om desgevallend op vlotte wijze afwijkingen op het Wegverkeersreglement toe te staan, ten behoeve van experimenten met geautomatiseerde voertuigen, onder de vastgestelde voorwaarden en beperkt in de tijd.

Deze bepaling maakt daarmee een vlotte invulling mogelijk van de 'Code voor het testen van autonome voertuigen' ('Gedragscode voor testen in België' in 2016 uitgevaardigd door de FOD, in overleg met de gewestelijke wegbeheerders en de industrie) - althans voor de aspecten van het reglement behorend tot de federale bevoegdheid.

Testen met geautomatiseerde voertuigen gebeuren zowel op autosnelwegen, gewestwegen als gemeentewegen.

Er moet dan ook rekening gehouden worden met:

- de mogelijkheid voor de gewesten om, in het kader van hun bevoegdheid voor het beheer van de autosnelwegen en gewestwegen, specifieke regels te bepalen voor het gebruik van de weg tijdens proefprojecten.
Er moet kunnen vermeden worden dat de afwijking van bepaalde (weliswaar federale regels) schadelijke gevolgen heeft voor de weg. Specifiek bijvoorbeeld voor wat de veiligheidsafstand tussen voertuigen betreft, speelt bijvoorbeeld de belasting op bruggen een rol.
- de autonome bevoegdheid van de steden en gemeenten voor de wegen in hun eigen beheer, voor zover testen zich zouden uitstrekken over gemeentewegen.
Aangezien proeven met geautomatiseerde voertuigen expertise vereisen op verschillende vakgebieden (verkeersveiligheid, impact op de weginfrastructuur (bouwkundig en elektromechanisch), etc.) is het wellicht nuttig om steden en gemeenten centraal te ondersteunen, zodat er toch sprake is van enige afstemming tussen wegbeheerders onderling.

De mogelijkheden om afwijkingen op het Wegverkeersreglement toe te staan blijven beperkt tot experimenten met geautomatiseerde testvoertuigen, onder 'vastgestelde voorwaarden en beperkt in de tijd'. Dit is een stap in de goede richting maar het ontwerp biedt daarmee geen oplossing voor de situatie na het (succesvol) testen van bedoelde functionaliteiten, zeker niet op de openbare weg. Voor bv. de geplande commerciële Shuttle op de Luchthaven in ontwikkeling (proefproject van De Lijn), of andere 'zelfrijdende, elektrisch aangedreven busjes' geeft het ontwerp onvoldoende houvast.

Artikel 3 regelt de inwerkingtreding van het besluit.
Geen opmerkingen.

Artikel 4 regelt de uitvoering van het besluit.
Geen opmerkingen.

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

Het voorstel heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Met toepassing van artikel 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 17.10.2017.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Het voorstel heeft geen weerslag op 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.;
- 2° de federale minister te verzoeken werk te maken van een regelgevend kader waarbij de toepassing van technologische vernieuwingen structureel mogelijk gemaakt wordt;
- 3° 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