

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 het Verkeersreglement**

### 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.

Met zijn brief van 30 maart 2018 maakte de federale minister van mobiliteit Bellot een ontwerp van koninklijk besluit betreffende het verkeersreglement voor advies aan het Vlaamse Gewest over. 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.

De Vlaamse Regering besliste in haar vergadering van 25 mei 2018 geen integraal inhoudelijk advies te verlenen maar de federale overheid te verzoeken het ontwerp van KB, vervolledigd met een concordantietabel en een Verslag aan de Koning opnieuw voor te leggen aan de Vlaamse Regering zodat het dossier in zijn geheel, zowel inhoudelijk als op het vlak van de bevoegdheidsverdeling zou kunnen worden beoordeeld.

Met een brief van 15 juni 2018 maakte minister Bellot een nieuw dossier voor advies over. Het dossier bevat deze keer een Verslag aan de Koning en een concordantietabel.

De begeleidende brief vermeldt niet dat het ontwerp KB nog werd aangepast. Dit blijkt echter wel het geval te zijn.

Hierbij gaat een exemplaar van het ontwerp van KB dat met de brief van 15 juni 2018

werd overgemaakt en van het Verslag aan de Koning.

Met de brief van 15 juni 2018 werd een advies van de Vlaamse Regering gevraagd binnen 30 dagen. Deze termijn werd intussen in onderling overleg verlengd.

De Vlaamse Regering had in haar vergadering van 25 mei 2018 ook beslist de federale overheid alvast te vragen om enkele voor het Vlaamse Gewest essentiële elementen vervroegd doorgang te laten vinden.

Over deze punten vond inmiddels een overleg plaats op 28 juni 2018. Naar aanleiding van dat overleg werd beslist de termijn voor advies van de gewesten omtrent het globale ontwerp van verkeersreglement te verlengen tot 21 september 2018.

Er zal pas een ontwerp van KB met deze vooraf te nemen punten aan de gewesten worden overgemaakt na ontvangst van het advies van de gewesten bij het ontwerp van KB betreffende het Verkeersreglement in zijn totaliteit.

In de vergadering van 28 juni 2018 werd ook beslist dat de federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer tegen midden juli een lijst zou overmaken van bepalingen uit de huidige wegcode die, in de visie van de federale overheid geregionaliseerd zijn. In het geval waarin de gewesten met deze lijst niet akkoord zouden zijn, wordt hen gevraagd hierop opmerkingen te maken, zodat de Raad van State een standpunt kan innemen. De vragen zullen door de federale overheid bij het overmaken van het ontwerp van KB aan de Raad van State uitdrukkelijk worden voorgelegd.

## 2 Toelichting

### 2.1. Algemene bespreking

#### 2.1.1. Volledige opheffing van de Wegcode

In de nota die op 25 mei 2018 aan de Vlaamse Regering werd voorgelegd werden onder meer opmerkingen gemaakt bij het feit dat de federale overheid van plan is om de bestaande Wegcode, zonder enige verduidelijking, integraal op te heffen. (VR 2018 2505 DOC.0550/1)

Er werd in de nota uitvoerig geargumenteed om welke reden tegen deze werkwijze heel wat bezwaren te opperen zijn. In de vergadering die plaats vond op 28 juni 2018 i.v.m. de vooraf te regelen punten uit de Wegcode, bleek dat ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vragen stelt bij de werkwijze.

Ondanks dit feit, volhardt de federale overheid in haar plannen en blijft het ontwerp, terwijl het op een aantal andere vlakken nochtans wel nog werd aangepast, de volledige Wegcode opheffen.

De opmerkingen die werden gemaakt in de nota van 25 mei 2018 moeten hier dan ook nogmaals herhaald worden.

Waar eind 2017 het doel nog was om de bestaande Wegcode bij te vijlen waar nodig, werd ondertussen beslist om een volledig nieuw reglement te schrijven. Dit ontwerp zou in werking treden op 1 januari 2021. Artikel 85 van het voorontwerp voorziet in algemene bewoordingen in de opheffing 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”.

De bevoegdheid van de federale overheid m.b.t. het KB van 1 december 1975 is evenwel beperkt tot de regels van de algemene politie en dit enkel in de mate dat deze niet tot de bevoegdheden van de gewesten behoren.

Zonder exhaustiviteit te beogen zijn de gewesten onder meer bevoegd voor de snelheidsbeperkingen op de openbare weg (met uitzondering van de autosnelwegen) (art. 6, §1, XII, 1° BWHI), de regelgeving inzake het plaatsen en de technische eisen, evenals de controle op de verkeerstekens (met uitzondering van de verkeerstekens met betrekking tot douanestroken, aan overwegen en kruisingen met spoorwegen en op de militaire wegen) (art. 6, §1, XII, 2° BWH), de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, evenals de ladingzekerheid en de afmetingen en de signalisatie van de lading (art. 6, §1, XII, 3° BWHI), de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en uitzonderlijk vervoer over de weg (met uitsluiting van de regelgeving inzake nucleair vervoer, het vervoer van explosieven en het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking) (art. 6, §1, X, 13° BWHI), alsook voor de bijzondere politie op het wegverkeer (waar onder meer de aanvullende reglementen deel van uitmaken) (art. 6, §4, 3° BWHI).

De gewesten zijn eveneens bevoegd voor de handhaving van de geregionaliseerde politieregels voor het wegverkeer, met inbegrip van het bepalen van administratieve en strafrechtelijke sancties (Parl.St. Senaat 2012-13, 2234/1, 138-139), evenals voor de ontvangsten van de onmiddellijke inningen, de minnelijke schikkingen en de strafrechtelijke boeten die verband houden met de inbreuken op de reglementering inzake verkeersveiligheid die tot de bevoegdheden van de gewesten behoren (art. 2bis BWFI).

De bevoegdheid van de federale overheid inzake de algemene politie is bijgevolg een restcategorie van bevoegdheden die overblijft na een ruime en zinvolle interpretatie van de gewestbevoegdheden.

De draagwijdte van de opheffingsbepaling van artikel 85 dient aldus beperkt te worden tot de bepalingen – of onderdelen ervan – uit het KB van 1 december 1975 die tot de bevoegdheid van de federale overheid zijn blijven behoren. De tekst van het voorliggende artikel 85 heeft een veel ruimere draagwijdte en maakt geen onderscheid tussen bepalingen die tot de bevoegdheid van de federale overheid zijn blijven behoren en bepalingen waarvoor de gewesten bevoegd zijn. Artikel 85 is op dit punt dus behept met een bevoegdheidsoverschrijding.

Het rechtszekerheidsbeginsel verzet zich er bovendien tegen dat artikel 85 van het voorontwerp zo zou gelezen worden dat het KB van 1 december 1975 enkel opgeheven wordt in zoverre het bepalingen betreft die tot de bevoegdheid van de federale overheid zijn blijven behoren. Het is immers een algemene regel in de adviespraktijk van de Raad van State dat ter wille van de rechtszekerheid opheffingsbepalingen zo

nauwkeurig mogelijk dienen aan te geven welke bepalingen worden opgeheven (Adv.RvS (afd. Wetgeving) nr. 44.066/1 van 14 februari 2008).

In toepassing van deze algemene regel moeten overeenkomstig aanbeveling 134 van de “Beginselen van de wetgevingstechniek” van de Raad State bestaande regelingen die onverenigbaar zijn met nieuwe bepalingen bijvoorbeeld uitdrukkelijk worden opgeheven, niet alleen ter wille van de samenhang van het toepasselijke recht, maar ook ter wille van de rechtszekerheid. Zonder uitdrukkelijke opheffing zal de lezer immers nooit met zekerheid weten wat er moet gebeuren met de bestaande bepalingen en zal hij genoodzaakt zijn de impliciete opheffing zelf af te leiden uit de bestaande regelingen die hem onverenigbaar lijken met de nieuwe bepalingen (zie bv. Adv.RvS (afd. Wetgeving) nr. 31.174/1 van 18 januari 2001 houdende de regeling van de procedure en de voorwaarden van erkenning en subsidiëring van de steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek).

In dat verband kan worden verwezen naar het advies van de Raad van State met nr. 54.433/3 van 16 december 2013 over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘houdende de uitvoering van de Vlaamse Codex Fiscaliteit’. Artikel 5.0.0.0.1, 1°, van het ontwerp strekte tot de opheffing van het koninklijk besluit van 27 augustus 1993 ‘tot uitvoering van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen 1992’, “zoals van toepassing op de onroerende voorheffing voor wat betreft het Vlaamse Gewest”. De Raad van State heeft zich evenwel uitdrukkelijk tegen de gekozen wetgevingstechniek verzet en stelde: “De artikelen of onderdelen ervan die worden opgeheven, zullen expliciet moeten worden opgesomd. Voor de burger is het, zeker in deze materie, immers moeilijk uit te maken voor welke van de bepalingen het Vlaamse Gewest bevoegd is en welke bepalingen dus worden opgeheven” (zie in dezelfde zin Adv.RvS (afd. Wetgeving) nr. 56.702/1/3 van 13 oktober 2014).

Zonder uitdrukkelijke aanduiding van de federale bepalingen van het KB van 1 december 1975 die worden opgeheven, zal de rechtsonderhorige nooit met zekerheid weten welke bepalingen worden opgeheven en welke bepalingen niet worden opgeheven.

Dit is des te problematischer in de materie van het wegverkeer. Het betreft immers een procesgevoelige materie. Wie een inbreuk begaat, wordt – behoudens bij een buitengerechtelijke afhandeling – gedwongen om zich te verweren voor de (politie)rechtbank. Vanuit het oogpunt van de rechtszekerheid is het dan ook van het grootste belang dat er duidelijkheid bestaat welke bepalingen van het KB van 1 december 1975 de federale overheid heeft opgeheven en welke niet.

Het wettigheidsbeginsel in strafzaken vereist bovendien dat de rechtsonderhorige vooraf op afdoende wijze kan inschatten wat het strafrechtelijk gevolg is van zijn daden. De onduidelijkheid die de algemene opheffingsbepaling van artikel 85 met zich meebrengt, dreigt dus tot ongewilde vrijspraken van verkeersinbreuken te leiden.

Bovendien is de bevoegdheidsverdeling in de materie van het wegverkeer niet mooi afgelijnd.

In het Verslag aan de Koning dat recent aan de gewesten werd bezorgd, wordt hieromtrent onder meer gesteld dat de federale overheid niet de bedoeling heeft de bevoegdheidsverdeling, zoals bepaald in de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen, in vraag te stellen. Het staat echter vast, zoals hieronder duidelijk zal

blijken, dat de gewesten en de federale overheid heel wat bepalingen uit de Wegcode bevoegdheidsrechtelijk op een andere wijze kwalificeren.

Ook dit gegeven maakt het essentieel dat duidelijke en gedetailleerde opheffingsbepalingen worden opgenomen.

Er werd recent weliswaar een lijst van bepalingen die volgens de federale overheid geregionaliseerd zijn aan de gewesten bezorgd, maar deze tussen overheden uitgewisselde lijst verhoogt uiteraard niet de rechtszekerheid voor de burger. Bovendien stemt de overgemaakte lijst ook niet altijd overeen met het Verslag aan de Koning of met de inhoud van het ontwerp KB.

Er is een uitdrukkelijke aanduiding van de bepalingen uit het KB van 1 december 1975 die opgeheven worden, in het ontwerp KB vereist.

De rechtsonzekerheid die de algemene opheffingsbepaling met zich meebrengt, blijft bovendien niet beperkt tot de bevoegdheidssfeer van de federale overheid, maar zal zich ook uitstrekken tot de aspecten van het KB van 1 december 1975 die tot de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest behoren. Dit maakt aldus dat de afdwingbaarheid van deze gewestelijke regels in het gedrang komt. De algemene opheffingsbepaling bemoeilijkt op die manier de uitoefening van de gewestelijke bevoegdheden buitensporig zodat de bepaling in strijd is met evenredigheidsbeginsel en het beginsel van de federale loyaliteit.

Tot slot verdient het aanbeveling om in de titel tot uiting te brengen dat het KB betrekking heeft op de federaal gebleven aspecten van het verkeersreglement. Dit zou het opzet van het KB beter tot uiting brengen en zal de duidelijkheid ten goede komen, zeker op het ogenblik dat het federaal en gewestelijk reglement naast elkaar bestaan, elk wat de eigen bevoegdheden betreft.

## 2.1.2. Algemene inhoudelijke opmerkingen

De vraag van de Vlaamse Regering om over een concordantietabel en een Verslag aan de Koning te beschikken, werd gesteld om verduidelijking te krijgen over verschillende punten. Waarom worden bepaalde artikelen opgeheven? Wat is de visie van de federale overheid wat de verdeling van de bevoegdheden betreft? Wat is de achtergrond van sommige bepalingen?

Het Verslag aan de Koning bevat een aantal “nieuwe” standpunten die voordien in de werkgroepen nooit ter sprake zijn gekomen en zelfs indruisen tegen de inhoud van de besprekingen.

### 2.1.2.1 Het onderscheid tussen algemene en bijzondere politie op het wegverkeer.

In de laatste (gewijzigde) versie van het ontwerp wordt op verschillende plaatsen toegevoegd dat een welbepaalde regel geldt “behoudens plaatselijke reglementering”. Er wordt als het ware een delegatie aan de gewesten verleend om door middel van signalisatie af te wijken van de algemene verkeersregel.

In de werkgroepen werd steeds het standpunt ingenomen dat een dergelijke formulering niet nodig is en dat het hier een vaststaand principe is dat altijd geldt. De algemene regels uit de wegcode gelden voor zover daar niet door middel van plaatselijke signalisatie wordt van afgeweken.

Het ontwerp dat met de brief van 15 juni 2018 aan de gewesten werd overgemaakt werd, zonder enige bespreking, hieromtrent op verschillende plaatsen gewijzigd.

In het Verslag aan de Koning wordt gesteld dat er een "limiet" is op de mogelijkheid van de gewesten om uitzonderingen te voorzien op de algemene regels. Volgens de federale overheid is het *"aan de auteur van het algemeen reglement om de gevallen, en zo nodig de voorwaarden, te bepalen waarin er uitzonderingen mogelijk zijn op de door hem bepaalde regels"*.

Om dit standpunt te staven verwijst de federale overheid o.m. naar rechtspraak i.v.m. de aanvullende reglementen.

Het standpunt dat in het Verslag aan de Koning wordt ingenomen, is in strijd met de bevoegdheidsverdelende regels.

De BWHI maakt al sinds 1 januari 1989 onderscheid tussen de bevoegdheid voor de algemene politie inzake de verkeersreglementering en de bijzondere politie.

De federale overheid is enkel bevoegd voor de algemene politie.

De interpretatie van de begrippen algemene en bijzondere politie is in hoofdzaak aan bod gekomen in advisering en rechtspraak op het vlak van de aanvullende reglementen op het wegverkeer.

Het staat inmiddels vast dat de gewesten bevoegd zijn voor de aanvullende verkeersreglementen aangezien deze aanvullende reglementen, volgens het Grondwettelijk Hof *"uit hun aard zelf geen regels van algemene politie bevatten en bijgevolg niet behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid"* (zie o.m. Arbitragehof 3 november 2004, 174/2004, B.5.2; GwH 27 mei 2010, 59/2010, B.7.2 en GwH 29 juli 2010, 89/2010, B.6.2).

In tegenstelling tot wat de federale overheid lijkt aan te nemen, is deze bevoegdheid van de gewesten op het vlak van de bijzondere politie niet ondergeschikt aan de bevoegdheid van de federale overheid voor de algemene politie.

De Raad van State heeft dit duidelijk gesteld: *"De gewesten vermogen aldus bij de uitoefening van hun bevoegdheid inzake de aanvullende politiereglementen afwijken van de federale reglementen inzake de algemene politie op het wegverkeer, doch slechts in de mate, overeenkomstig de hiervoor vermelde rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, die aanvullende reglementen een bijzonder toepassingsgebied hebben, ertoe strekken de verkeersreglementering aan te passen aan de plaatselijke of bijzondere omstandigheden en, zodoende, uit hun aard zelf geen regels van algemene politie bevatten"*. (Adv. RvS nr. 54.872/VK van 28 januari 2014 bij een voorontwerp van decreet 'betreffende het verkeer van havenvoertuigen tussen de laad- en loskaaien, de

opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen die binnen het havengebied liggen',  
*Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2425/1, (31), 40, nr.4-3).

Door de federale overheid werd dit decreet niet aangevochten.

De rechtspraak in verband met aanvullende reglementen heeft een zekere evolutie gekend, waarbij de bevoegdheid van de gewesten alsmaar ruimer werd geïnterpreteerd.

De visie dat er geen hiërarchie bestaat tussen de bevoegdheid inzake algemene politie van de federale overheid en inzake bijzondere politie van de gewesten, is een loutere toepassing van de algemeen geldende principes van de staatshervorming, waarbij elke overheid binnen zijn bevoegdheid autonoom optreedt.

De federale overheid is exclusief bevoegd voor de algemene politie op het wegverkeer (met uitzondering uiteraard van de uitdrukkelijk aan de gewesten toegewezen bevoegdheden op dit vlak zoals inzake de snelheidsbeperkingen). De gewesten daarentegen zijn exclusief bevoegd voor de bijzondere politie op het wegverkeer. Elke overheid moet daarbij het evenredigheidsbeginsel in acht nemen.

Wanneer het aan de federale overheid zou toekomen om de voorwaarden te bepalen waarin de gewesten in een specifieke situatie een verkeersregeling mogen tot stand brengen, wordt afbreuk gedaan aan de bevoegdheid van de gewesten inzake bijzondere politie. Het wordt op dat moment voor de gewesten onmogelijk om hun bevoegdheid uit te oefenen. Minstens is hier dan sprake van een schending van het evenredigheidsbeginsel.

De verkeersmaatregelen die de gewesten nemen op grond van hun bevoegdheid inzake de bijzondere politie op het wegverkeer moeten, volgens de rechtspraak van de Raad van State en het Grondwettelijk Hof, wel een "*bijzonder toepassingsgebied*" hebben. Wanneer de verkeersreglementering wordt aangepast aan de plaatselijke of bijzondere omstandigheden is aan deze voorwaarde voldaan en is geen sprake van een maatregel van algemene politie.

Dat hierbij kan worden "afgeweken" van de federale verkeersregels is een evidentie. Wanneer dit niet het geval zou zijn, wordt de bevoegdheid inzake bijzondere politie volledig uitgehold.

Ook al heeft de gekende rechtspraak betrekking op de materie van de aanvullende reglementen, moet verder ook worden vastgesteld dat de aanvullende reglementen niet de enige vorm zijn waarin uitvoering aan de bijzondere politie kan worden gegeven.

De gewesten kunnen vrij kiezen op welke wijze zij uitvoering aan deze bevoegdheid geven. Er moet enkel over gewaakt worden dat het om maatregelen gaat met een "*bijzonder toepassingsgebied*" en dat het evenredigheidsbeginsel niet wordt geschonden.

Ook kan het "*bijzonder toepassingsgebied*" betrekking hebben op andere specifieke omstandigheden dan "*plaatselijke*" omstandigheden. De aard van het verkeer kan ook

van bijzondere aard zijn, waardoor een bepaalde maatregel niet meer kan worden beschouwd als een algemene verkeersmaatregel.

Zo kunnen specifieke verkeersmaatregelen die gelden voor of in de aanwezigheid van voertuigen aangewend voor die vormen van vervoer die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren (geregeld vervoer, taxivervoer ... ) bijzondere verkeersmaatregelen vormen en als regels van "bijzondere politie" gelden. Om te kijken welke overheid bevoegd is (de federale of de regionale) moet worden nagegaan of de verkeersmaatregel die wordt ingevoerd een algemeen dan wel een bijzonder toepassingsgebied heeft.

Het komt aan de federale overheid toe om algemene verkeersmaatregelen te treffen voor autobussen, voor spoorvoertuigen ... wanneer het echter gaat om heel specifieke verkeersregels voor de voertuigen aangewend voor het geregeld voervoer zal eerder sprake zijn van regels van bijzondere politie. Minstens zal er op dit vlak moeten worden over gewaakt het evenredigheidsbeginsel niet te schenden.

#### 2.1.2.2. Bevoegdheid van de gewesten voor de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens.

De gewesten zijn op grond van art. 6, §1, XII, 2° van de BWHI bevoegd voor *"de regelgeving inzake het plaatsen en de technische eisen, evenals de controle op de verkeerstekens, met uitzondering van de verkeerstekens met betrekking tot douanestroken, aan overwegen en kruisingen met spoorwegen en op de militaire wegen"*.

Uit de toelichting bij deze bepaling blijkt dat hier niet alleen de materie die geregeld wordt in het MB van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald en het MB van 7 mei 1999 betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg wordt bedoeld. De toelichting stelt duidelijk: *"Het betreft eveneens de algemene plaatsingsvoorwaarden, zoals thans bepaald in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg"* (Parl.St. Senaat 2012-13, 5-2232/1, p. 89).

De federale overheid blijft bevoegd voor het bepalen van de verkeerstekens zelf. Het gaat hier om verkeerslichten, verkeersborden en wegmarkeringen (Parl.St. Senaat 2012-13, 5-2232/1, p. 89).

Het uitgangspunt, ook in de besprekingen in de werkgroepen, is op dit vlak altijd geweest dat de regels die zich richten tot de wegbeheerder tot de bevoegdheid van de gewesten behoren.

De federale overheid kan de betekenis en het uitzicht van de verkeerstekens bepalen.

De gewesten zijn bevoegd om te bepalen waar de verkeersborden moeten worden aangebracht en welke combinaties van borden kunnen of moeten worden gemaakt. Wanneer er inrichtingsvereisten zijn vooraleer een bord mag worden aangebracht, zijn de gewesten eveneens bevoegd om deze te bepalen. Ook andere vereisten (bijvoorbeeld de aanwezigheid van vele voetgangers op een plaats) kunnen de gewesten bepalen.



Vele bepalingen in de huidige wegcode vormen een plaatsingsvoorwaarde. Vaak betreft het artikelen die enerzijds de betekenis van het verkeersteken regelen maar anderzijds ook aan de wegbeheerder bepaalde voorwaarden opleggen.

Het komt niet aan de federale overheid toe om deze bepalingen integraal op te heffen of te herformuleren op een manier dat zij neerkomen op het bepalen van de betekenis van een verkeersteken.

Wanneer de huidige formulering in de wegcode een plaatsingsvoorwaarde inhoudt, dan komt het enkel aan de gewesten toe om deze bepaling al dan niet te wijzigen.

## 2.2. Artikelsgewijze bespreking:

Het koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg verandert van naam. Het betreft voortaan het koninklijk besluit betreffende het Verkeersreglement. De artikelsgewijze bespreking van dit besluit wordt als ambtelijke insteek door het departement Mobiliteit en Openbare Werken, gezien de omvang, besproken in bijlage van deze nota.

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

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

## 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. Advies Inspectie van Financiën

Over het ontwerp, dat nog slechts in beperkte mate werd aangepast, bracht op 23 mei 2018 advies uit.

De Inspectie van Financiën merkte op dat wat betreft de vraag van de Vlaamse Regering om een volledig dossier over te maken, dit eerder op de agenda van de Vlaamse Regering had moeten worden geplaatst, in plaats van het sturen van een apart schrijven van de minister bevoegd voor Mobiliteit aan zijn federale Collega. Immers schorst dergelijk schrijven de termijn zoals vooropgesteld in het protocol (60 dagen) niet.

De Vlaamse Minister van Mobiliteit stelt hierop dat het niet de intentie was om met dergelijk schrijven de lopende termijn van 60 dagen te schorsen. Evenwel wenste de

Minister zijn collega erop te wijzen dat het dossier onvolledig is, waardoor onmogelijk de inhoud alsook de bevoegdheidsverdeling kon worden ingeschat. Teneinde de goede verstandhouding te bewaren en vanuit de optiek van het algemene verkeersveiligheidsbeleid werd de federale Minister dan ook gevraagd een volledig dossier mee te sturen. Met voorliggend ontwerp werd een volledig dossier meegestuurd, waardoor de Vlaamse Regering zich nu ten gronde kan uitspreken.

De Inspectie van Financiën gaf verschillende opmerkingen op de bijlage in de nota Vlaamse Regering, waarbij de artikelen inhoudelijk en wat de bevoegdheidsverdeling betreft worden besproken.

Vooreerst wordt opgemerkt dat het verslag niet als politiek gevalideerd zal worden aanzien, maar louter als ambtelijke insteek door het departement Mobiliteit en Openbare Werken toegevoegd.

Wat de opmerkingen ten gronde betreft adviseerde de Inspectie van Financiën dat de bijlage wordt herwerkt waarbij in een eerste deel de artikelen inzake bevoegdheidsoverschrijding worden hernomen, waarbij dan in een tweede deel andere opmerkingen inzake het ontwerp van KB kunnen worden opgenomen.

Hier dient te worden opgemerkt dat inhoudelijke bemerkingen en vragen frequent verweven zijn met de bevoegdheidsmatige aspecten. Het uit elkaar trekken van deze opmerkingen zou tot een hoogst onleesbare tekst leiden, wat dient te worden vermeden vanuit het oogpunt van een heldere adviesverlening richting de federale overheid.

## 6. 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.

## 7. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° niet in te stemmen met het ontwerp van K.B. omwille van de vele bevoegdheidsoverschrijdingen en de integrale opheffing van de huidige wegcode waarbij totale rechtsonzekerheid wordt gecreëerd;

2° de wijzigingen betreffende vierkant groen in artikel 60§2.2°, rechtsaf/rechtdoor vrij bij rood ook via verkeerslichten in artikel 60§2.3°, afbakening luchthavengebied in artikel 73§3.5° en schoolstraat in artikel 27 inhoudelijk gunstig te adviseren en de federale overheid te verzoeken deze in te passen in het ontwerp KB tot wijziging van de huidige wegcode zodat de regelingen zeer snel in werking kunnen treden.

3° de federale overheid te verzoeken het volledige advies van het Vlaamse Gewest, met in bijlage de ambtelijke insteek door het departement Mobiliteit en Openbare Werken wat betreft de artikelsgewijze bespreking, (zoals opgenomen in de nota aan de Vlaamse Regering) over te maken aan de Raad van State wanneer het advies wordt ingewonnen;

4° Het dossier te agenderen op het Overlegcomité (conform art.6 XII §4. 3° van de Bijzondere Wet op de Hervorming der Instellingen), indien het ontwerp van K.B. doorgang vindt zonder rekenschap te geven van bovenstaande elementen.

5° 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

Bijlagen: ontwerp KB en Verslag aan de Koning