

BIJLAGE – Artikelsgewijze bespreking – ambtelijke insteek MOW

Hoofdstuk 1 – Opmerkingen met betrekking tot de bevoegheidsverdelende regels bij het ontwerp van verkeersreglementDe titel

Het “koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg” verandert van naam. Het zal voortaan genoemd worden “koninklijk besluit betreffende het Verkeersreglement”.

Gelet op het feit dat de huidige wegcode een bevoegdheidsgemengd besluit is, wat niet langer het geval zal zijn voor het nieuwe federale verkeersreglement, verdient het aanbeveling dat in de titel van het ontwerp tot uiting zou worden gebracht dat het KB betrekking heeft op de federaal gebleven aspecten van het verkeersreglement.

Het toepassingsgebied – art. 1

Bij de bepaling van het toepassingsgebied in art. 1 moet rekening gehouden worden met de bevoegdheid van de gewesten, meer bepaald waar het de uitzondering betreft voor “*spoorvoertuigen die van de openbare weg gebruik maken*”.

Het Verslag aan de Koning verwijst op dit vlak naar het KB van 15 september 1976 houdende reglement op de politie van personenvervoer per tram, pre-metro, metro, autobus en autocar dat een reeks bepalingen zou bevatten die identiek zouden zijn aan de bepalingen van de wegcode.

Het is niet alleen belangrijk dat overeenstemming tussen beide KB's bestaat. Waar in de wegcode is bepaald dat deze niet van toepassing is op spoorvoertuigen, bepaalt het KB van 15 september 1976 op zijn beurt: “*Wanneer een spoorvoertuig de rijbaan gebruikt dient de bestuurder zich te gedragen naar het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer wat de verkeerslichten betreft en naar de specifieke signalisatie vermeld in artikel 6 van dit politiereglement*”. Het lijkt dan ook aangewezen ook in de wegcode zelf op te nemen dat de bepalingen uit de wegcode i.v.m. verkeerslichten toch door spoorvoertuigen moeten worden nageleefd.

Verder moet worden opgemerkt dat de gewesten op dit vlak ook over bevoegdheden beschikken. Spoorvoertuigen kunnen immers ook worden ingezet voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer waar de gewesten bevoegd voor zijn.

Het Vlaamse Gewest heeft door middel van het Besluit van de Vlaamse Regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en tarieven van de VVM een groot aantal bepalingen van het KB van 15 september 1976 opgeheven. Dit is o.m. het geval voor artikel 6 van dit KB i.v.m. de specifieke signalisatie voor het geregeld vervoer dat door de VVM wordt georganiseerd. Het is net naar dit artikel 6 dat voor de toepassing van de bepalingen uit het politiereglement voor spoorvoertuigen wordt verwezen.

Ook al kan in de federale wegcode in het algemeen worden bepaald dat spoorvoertuigen die de openbare weg volgen niet onder de toepassing van dit reglement vallen dan kunnen de gewesten, in specifieke omstandigheden, op grond van

hun bevoegdheid inzake bijzondere politie op het wegverkeer, op dit vlak ook een regeling tot stand brengen.

De definities – art. 2

Art. 2 van het ontwerp bevat, net zoals het huidige art. 2 van de wegcode de definities die gelden voor de toepassing van de wegcode.

In vele gevallen gaat het hier niet louter om het verklaren van een bepaald begrip, maar bevat de definitie al een (verkeers)regel.

Heel wat definities behoren tot de bevoegdheid van de gewesten.

Volgens de opheffingsbepaling (art. 85) zouden enkel de definities betreffende ladingzekering (art. 2.55 tot 2.60) en de bepaling inzake lage emissiezones (2.63) van opheffing worden uitgesloten.

De federale overheid is m.a.w. van oordeel dat alle andere definities exclusief tot haar bevoegdheid behoren.

Dit standpunt, dat natuurlijk ook gevolgen heeft die verder gaan de bevoegdheid om een bepaald begrip te definiëren, kan niet worden aanvaard.

Er moet trouwens worden vastgesteld dat de bevoegdheidsinschatting van de federale overheid niet consequent is.

In het Verslag aan de Koning wordt melding gemaakt van heel wat meer geregionaliseerde bepalingen dan de bepalingen die uitdrukkelijk worden vermeld in art. 85.

Zo betwist de federale overheid bijvoorbeeld niet dat het betalend parkeren geregionaliseerd is. Bij de bespreking van de definities in het Verslag aan de Koning wordt dit onder meer ook vermeld. Toch wordt de definitie van betalend parkeren opgeheven.

Wat de definities betreft, kunnen volgende bepalingen niet zonder meer worden opgeheven:

- art. 2.2 a) tweede zin - de bepaling dat strepen beter zichtbaar mogen worden gemaakt door retro-reflecterende middelen, betreft een plaatsingsvoorwaarde en kan niet worden opgeheven
- art. 2.2 b) – de mogelijkheid om voorlopige markeringen aan te brengen wordt niet behouden, wellicht omdat dit als een bevoegdheid van de gewesten inzake bijzondere politie (gelet op de o.m. de gewestbevoegdheid voor openbare werken) wordt beschouwd, maar dan kan deze bepaling ook niet worden opgeheven
- art. 2.3 - bevat ook een plaatsingsvoorwaarde, namelijk op welke plaats (begin of oprit) van de autosnelweg de verkeerstekens F5 en F6 worden geplaatst
- art. 2.4 - bevat op dezelfde wijze een plaatsingsvoorwaarde bij de definitie van autoweg

- art. 2.8 - de definitie van de bijzonder overrijdbare bedding wordt vervangen door een nieuwe definitie die meteen een beleidskeuze inhoudt in een materie (geregeld vervoer) die tot de bevoegdheid van de gewesten behoort
- art. 2.12 - de definitie van bebouwde kom bevat plaatsingsvoorwaarden, met name waar de signalisatie moet worden geplaatst
- art. 2.17 3) - tweede lid – de bepaling in verband met de massa van de bromfiets behoort tot de bevoegdheid van de gewesten en kan niet worden opgeheven
- art. 2.19 - de bepaling in verband met de massa van de driewieler met motor kan niet worden opgeheven
- art. 2.20 - de bepaling in verband met de massa van de vierwieler met motor kan evenmin worden opgeheven
- art. 2.28 - bevat een definitie van de maximale toegelaten massa, hetgeen tot de bevoegdheid van de gewesten behoort
- art. 2.29 - ook de definitie van eigen massa behoort tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 2.30 - de definitie van ledige massa kan evenmin worden opgeheven
- art. 2.31 - de bepaling van de massa in beladen toestand behoort ook tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 2.32 - de definitie van woonerf kan niet volledig worden opgeheven; deze bevat ook plaatsingsvoorwaarden; in het ontwerp wordt een “woonerf” gewijzigd naar een “erf” maar de bepaling i.v.m. de snelheid in “woonerven” wordt niet opgeheven, omdat deze tot de bevoegdheid van de gewesten behoort (het huidige art. 22bis °3) – dan kan ook niet de volledige definitie van woonerf worden opgeheven
- art. 2.33 - de definitie van het betalend parkeren behoort tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 2.34 - de definitie van de weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speedpedelecs bevat plaatsingsvoorwaarden
- art. 2.35 - ook de definitie van de voetgangerszone bevat plaatsingsvoorwaarden
- art. 2.36 - bij de definitie van speelstraat wordt niet alleen opgenomen waar het bord moet geplaatst worden maar ook welk onderbord moet gebruikt worden; beide elementen behoren tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 2.37 - de definitie van schoolomgeving bevat eveneens plaatsingsvoorwaarden
- art. 2.38 - bij de definitie van straat wordt een link gemaakt met de maximale snelheid (zone 30) – snelheidsbepalingen behoren tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 2.39 - waar de verkeerssignalisatie aan een rotonde moet geplaatst worden, is een plaatsingsvoorwaarde
- art. 2.48 - in het Verslag aan de Koning wordt hieromtrent opgemerkt dat de definitie van het verblijfsgebied thuishoort in de richtlijnen voor de wegbeheerders – gelet op de bevoegdheid van de gewesten inzake het beheer van de wegen en het juridisch stelsel van de wegenis, komt het dan ook enkel aan de gewesten toe om deze bepaling al dan niet op te heffen of te wijzigen
- art. 2.49 - de definitie van vakantiezone behoort in dezelfde logica tot de bevoegdheid van de gewesten en bevat bovendien ook plaatsingsvoorwaarden
- art. 2.51 - gelet op de bevoegdheid van de gewesten voor het parkeren voor een beperkte tijd, het betaald parkeren en het parkeren op plaatsen voorbehouden aan houders van een gemeentelijke parkeerkaart, kan de definitie van de

gemeentelijke parkeerkaart niet opgeheven of gewijzigd worden door de federale overheid

- art. 2.52 - het definiëren van de bewonerskaart komt toe aan de gewesten
- art. 2.53 - de federale overheid kan evenmin de parkeerkaart voor autodelen definiëren of de bestaande definitie opheffen
- art. 2.61 - de definitie van fietsstraat bevat plaatsingsvoorwaarden

Daarnaast vormen ook heel wat nieuwe of aangepaste definities een probleem op het vlak van de bevoegdheid:

- parkeerstrook - volgens het Verslag aan de Koning vervangt de “parkeerstrook” de vroegere parkeerzone die was opgenomen in art. 77.5. Er moet echter worden vastgesteld dat het huidige art. 77.5 (*“In een parkeerzone mogen witte markeringen de plaatsen afbakenen waar de voertuigen moeten staan”*) een plaatsingsvoorwaarde is en tot de bevoegdheid van de gewesten behoort. De federale overheid kan dan ook niet zonder meer art. 77.5 vervangen door de nieuwe definitie van parkeerstrook.
- verhoogde inrichting - voor het eerst wordt een algemene definitie van de verhoogde inrichting opgenomen in de wegcode. Op dit ogenblik bevat art. 22ter een regeling i.v.m. het verkeer op openbare wegen voorzien van verhoogde inrichtingen. Deze bepaling bevat verschillende elementen die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren (niet alleen wat de snelheid betreft, maar ook i.v.m. de wijze van aanleggen en signaleren). De federale overheid kan niet het art. 22 ter opheffen door het op te splitsen in een definitie en vervolgens bij de aparte bepalingen i.v.m. snelheid (art. 10) enz... sommige regels over te nemen. Ook al kan het federale ontwerp van wegcode weliswaar een definitie van verhoogde inrichting bevatten, dan kan deze werkwijze niet tot gevolg hebben dat bepalingen die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren, ophouden te bestaan
- bromfiets – het komt niet aan de federale overheid toe om de massa van voertuigen te bepalen
- driewieler met motor – de gewesten zijn bevoegd voor de massa van voertuigen
- vierwieler met motor – ook hier is de vermelding van de massa aangetast door bevoegdheidsoverschrijding
- folkloristische voertuigen - de definitie van folkloristische voertuigen bouwt voort op het huidige art. 30.3^o7 ivm het gebruik van lichten. De verwijzing naar de te voeren snelheid van deze voertuigen (25 km/u) wordt niet in de definitie opgenomen, omdat het hier een gewestbevoegdheid betreft. Dat betekent dan uiteraard wel dat de nieuwe definitie niet het art. 30.3^o7 kan vervangen. Het komt verder ook niet toe aan de federale overheid om in de wegcode te bepalen welke overheid toelating voor een bepaalde manifestatie geeft
- gemeentelijke parkeerkaart
- bewonerskaart
- parkeerkaart voor voertuigdelen – gelet op de bevoegdheid van de gewesten voor het betalend parkeren, komt het niet aan de federale overheid toe om deze begrippen te definiëren of er een regeling rond te treffen

Inhoudelijk stelt zich in het Vlaamse Gewest een probleem met de ontworpen definitie van fietspad. De huidige definitie verwijst onder meer naar het deel van de openbare weg dat voor het verkeer van fietsen en tweewielige bromfietsen klasse A is

voorbehouden door de verkeersborden D9. Dit is in de nieuwe definitie niet langer het geval. Zo wordt er *niet* langer expliciet bepaald dat:

- bestuurders voorrang moeten verlenen aan de weggebruikers die het weggedeelte aangeduid door borden D9 volgen, wanneer zij dit gedeelte dwarsen (art.11, §3, 4°).
- fietsers in een groep niet verplicht zijn het weggedeelte aangeduid door borden D9 te volgen (art.48, §2, 2°). Met andere woorden fietsers in groep zijn verplicht dit weggedeelte te volgen...

Volgens het Verslag aan de Koning is het blijkbaar wel de bedoeling om borden D9 en D11 op te nemen in de definitie van het fietspad. Dit is echter *niet* aangepast in de ontwerptekst.

In kader van de aanduiding van de fietssnelwegen is het wenselijk de definitie van het *fietspad* aan te passen: "*fietspad: de openbare weg of het deel van de openbare weg, voorbehouden voor fietsers en gesignaleerd door het verkeersbord ...* "

De aanpassing is wenselijk in het bijzonder in functie van de fietssnelwegen in eigen bedding:

- D7 is herkenbaar en gekend: de regels rond de D7 zijn over het algemeen gekend bij alle weggebruikers
- Gebruikers van fietspad aangeduid door verkeersborden D7:
 - fietsers zijn hoofdgebruikers en hebben voorrang t.o.v. andere medegebruikers (in tegenstelling tot aanduiding met F99);
 - voetgangers zijn toegelaten (voor zover er geen trottoir is) mits ze voorrang verlenen aan de fietsers (in tegenstelling tot aanduiding met F99 met symbool fiets: voetgangers niet toegelaten);
 - bromfietsers klasse A zijn er toegelaten;
 - bromfietsers klasse B kunnen geweerd worden indien gewenst;
 - speed pedelec: standaard toegelaten.Steeds geldt voor elk van deze weggebruikers dat zij de voorzichtigheidsplicht moeten naleven.
- Duidelijkheid naar handhaving toe.

Volgens het Verslag aan de Koning is het niet nodig om te vermelden dat het fietspad is "voorbehouden" aan (brom)fietsverkeer. Het zou niet om een element van de definitie gaan. Waarom wordt deze term "voorbehouden" dan wel gebruikt bij het trottoir en de parkeerstrook? Omwille van de logische opbouw en om geen verwarring te laten ontstaan is het aangewezen ook bij het fietspad het voorbehouden karakter op te nemen.

Bij de definitie van voortbewegingstoestel is in het Verslag aan de Koning in de derde alinea een foute vermelding opgenomen: "... zoals bv. Dat driewielers van *meer dan 1 meter* worden gelijkgesteld met fietsers...". Het gaat om drie- en vierwielers die een breedte hebben van *maximum 1 meter* die gelijkgesteld worden met fietsen. Het is belangrijk dat geen verwarring bestaat tussen de tekst van het ontwerp en de toelichting in het Verslag.

Aanwijzingen van signaalgevers – art. 5

Art. 5 van het ontwerp bevat een regeling i.v.m. signaalgevers. Er wordt bepaald wanneer signaalgevers aanwijzingen kunnen geven, hoe zij uitgerust moeten zijn, welke aanwijzingen zij mogen geven en welke gevolgen weggebruikers hier aan moeten geven.

De huidige wegcode bevat bepalingen i.v.m. werfopzichters (art. 41.3.1 °2 d) die tijdens werken op de openbare weg aanwijzingen kunnen geven.

Deze bepalingen zijn in het laatste ontwerp niet meer opgenomen. Het Vlaamse Gewest had naar aanleiding van een vorig ontwerp op dit vlak opmerkingen gemaakt o.m. ook op het vlak van de bevoegdheid. De vraag werd gesteld of het wel als een vorm van algemene politie kon worden beschouwd om een regeling te treffen die specifiek betrekking heeft op het beveiligen van werven en het personeel van deze werven. Bovendien is het problematisch dat in het ontwerp heel algemeen wordt gesteld dat signaalgevers nooit kunnen optreden op autowegen en autosnelwegen en op de opritten en afritten. Ook op dergelijke plaatsen kunnen zich immers werven bevinden. Wanneer de werfopzichters een afdoende opleiding en uitrusting krijgen, moet het niet per definitie uitgesloten zijn dat zij ook op autosnelwegen en autowegen optreden.

Het lijkt alsof de federale overheid inmiddels het standpunt deelt dat het hier niet om "algemene politie" gaat want de bepaling i.v.m. de signaalgevers die de veiligheid verzekeren tijdens werken op de openbare weg wordt niet langer opgenomen.

Maar dan is het ook niet mogelijk om door middel van het ontwerp het huidige art. 41.3.2° d) op te heffen.

Ook de bepaling i.v.m. de richtlijnen die gegeven worden door de "begeleiders en de verkeerscoördinatoren" van uitzonderlijke voertuigen (art. 41.3.2° e) kan in deze optiek niet door de federale overheid worden opgeheven. Het kan immers niet worden betwist dat de gewesten sinds de zesde staatshervorming bevoegd zijn voor het uitzonderlijk vervoer, inclusief de begeleiding van het uitzonderlijk vervoer.

Wanneer de federale overheid het gewest bevoegd acht, volstaat het niet om de geregionaliseerde bepalingen niet over te nemen, ze moeten ook uitdrukkelijk van de opheffing uitgesloten worden.

Hiërarchische rangorde bevelen en aanwijzingen, verkeerstekens en verkeersregels – art. 6

Volgens het Verslag aan de Koning vormt het artikel 6 een fusie van de oude artikelen 5 en 6. Dat klopt, maar heeft wel tot gevolg dat dit ontworpen art. 6 op verschillende vlakken is aangetast door bevoegdheidsoverschrijding.

De huidige artikelen 5 en 6 bevatten immers zowel bepalingen die tot de bevoegdheid van de gewesten als tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren.

Aangezien de gewesten bevoegd zijn voor de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens, behoren de regels i.v.m. de gelding van de verkeerslichten of de gelding van de verkeerstekens bij het niet-functioneren van de lichten, tot de bevoegdheid van de gewesten. Het ontworpen art. 6, tweede lid, a) en b) zijn plaatsingsvoorwaarden.

De huidige vermelding in art. 5 dat de weggebruiker moet rekening houden met verkeerstekens die *“overeenkomstig de voorschriften van dit reglement zijn aangebracht”* wordt opgeheven. Dit zou het gevolg kunnen zijn van het feit dat de federale overheid dit een geregionaliseerde bepaling (plaatsingsvoorwaarden) acht. Maar dan moet toch worden vastgesteld dat deze bepaling niet van opheffing wordt uitgesloten.

Het is jammer dat het Verslag aan de Koning bij dit (heel belangrijke) artikel geen echt inhoudelijke toelichting verleent. Wat zijn *“verkeersregels zoals opgenomen in dit reglement”*? Worden hiermee bedoeld alle regels die gelden zonder dat signalisatie is aangebracht? Wanneer zijn trouwens verkeersborden en wegmarkeringen *“voldoende zichtbaar”*?

Algemene gedragsregels voor de weggebruikers - art. 7

In art. 7 wordt een algemeen voorzichtigheidsprincipe ingevoerd. Dit kan als een maatregel van algemene politie worden beschouwd.

De gewesten kunnen eveneens, binnen hun bevoegdheid, op dit vlak regels bepalen, bijvoorbeeld t.o.v. het personeel dat werken aan de openbare weg uitvoert, of bijvoorbeeld ter bescherming van de personeelsleden van de openbare vervoersmaatschappijen. Ook specifieke regels i.v.m. de lading van een voertuig, of i.v.m. verkeersbelemmeringen, behoren tot de bevoegdheid van de gewesten.

Nadat het Vlaamse Gewest herover een opmerking maakte, wordt in het laatste ontwerp niet langer de bepaling opgenomen dat beschadiging van de weg moet worden vermeden.

Dit is positief maar dat betekent dan wel dat het huidige art. 7 niet volledig kan worden opgeheven. Art. 85 moet worden aangevuld.

De bestuurders - art. 8

Het artikel 8 legt onder meer de minimumleeftijden vast van de bestuurders, bevat bepalingen in het kader van autonome voertuigen, het omgaan met onder meer smartphones, etc.

Een groot gedeelte van de bepalingen uit het huidige art. 8 worden letterlijk overgenomen.

In een eerdere versie van wijziging van de wegcode werd het art. 8 anders opgevat. Wat de leeftijd betreft om op de openbare weg te rijden, bepaalde dat ontwerp: *“buiten de minimumleeftijden die zijn bepaald in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, en in het kader van de rijopleiding, is de minimumleeftijd vastgesteld op...”*.

Deze formulering liet toe dat de gewesten, in het kader van hun bevoegdheid inzake de rijopleiding, regels inzake de leeftijd tijdens de rijopleiding konden bepalen.

Immers, met de zesde staats hervorming zijn de gewesten op grond van artikel 6, §1, XII, 6° BWHI bevoegd voor de reglementering inzake de scholing en examens betreffende de kennis en de vaardigheid die nodig zijn voor het besturen van voertuigen van elke categorie.

De gewesten zijn bevoegd om te bepalen vanaf welke leeftijd men de rijopleiding mag aanvangen.

Door in de wegcode te bepalen vanaf welke leeftijd men tijdens de rijopleiding op de openbare weg mag rijden, overschrijdt de federale overheid haar bevoegdheid. Minstens is hier sprake van een schending van het evenredigheidsbeginsel.

Het beginsel van de federale loyaliteit, in samenhang gelezen met het redelijkheids- en evenredigheidsbeginsel, betekent dat elke wetgever ertoe gehouden is, in de uitoefening van zijn eigen bevoegdheid, erover te waken dat door zijn optreden de uitoefening van de bevoegdheden van de andere wetgevers niet onmogelijk of overdreven moeilijk wordt gemaakt.

Doordat voor verschillende categorieën/types van voertuigen waarvoor de kandidaat-bestuurder een rijopleiding dient te volgen alvorens hij deze mag besturen, wordt bepaald vanaf welke leeftijd men toegang heeft tot de openbare weg, wordt het de gewesten onmogelijk gemaakt om te bepalen vanaf welke leeftijd men de rijopleiding mag starten.

Hier is dan ook sprake van bevoegdheidsoverschrijding. De regels i.v.m. de leeftijden tijdens de rijopleiding horen niet thuis in de wegcode.

Plaats op de openbare weg – art. 9

Volgens het Verslag aan de Koning vormt het ontworpen art. 9,§1 een samenvatting van wat momenteel is opgenomen in art. 42 en art. 22bis. Het art. 22 bis bevat nu de regels i.v.m. het verkeer in woonerven en erven. De bepaling i.v.m. de snelheid in de woonerven, en in verband met mogelijke signalisatie i.v.m. parkeren die zich in het huidige art. 22bis bevinden, behoren tot de bevoegdheid van de gewesten en kunnen dan ook niet door de federale overheid worden gewijzigd, vervangen of opgeheven.

De verwijzing naar de mogelijke plaatselijke reglementering in art. 9,§2. I door bevoegdheidsoverschrijding aangetast. Het komt toe aan de gewesten om op dit vlak regels te bepalen.

Het huidige art. 9.6 bevat ook een plaatsingsvoorwaarde, die tot de bevoegdheid van de gewesten behoort: *“De verplichting langs een enkele zijde voorbij te rijden kan evenwel opgelegd worden door het verkeersbord D1”*. Deze bepaling kan niet opgeheven of gewijzigd worden door de federale overheid. Beslissen voor welke signalisatie wordt gekozen, behoort tot de bevoegdheid van de wegbeheerder. Richtlijnen op dit vlak horen niet thuis in de federale wegcode.

Het artikel 22novies in de huidige Wegcode m.b.t. het verkeer in fietsstraten is geschrapt en de inhoud is opgenomen in artikel 9 voor wat betreft de plaats op de weg voor de fietsers en de bestuurders van speed pedelecs.

Het inhaalverbod dat geldt voor andere bestuurders in fietsstraten is opgenomen in art. 17,§2 (Inhaalverbod).

Het art. 22novies dat ook de snelheid regelt in fietsstraten, kan niet door de federale overheid worden opgeheven. In de mate waarin het art. 9 de bedoeling heeft een omvattende regeling voor het verkeer in fietsstraten te bevatten (zoals in het Verslag aan de Koning wordt gesteld) is deze bepaling aangetast door bevoegdheidsoverschrijding.

Aangepaste snelheid – art. 10

Daar waar het huidige art. 10 niet uitdrukkelijk bepaalt dat de snelheid niet hoger mag zijn dan de maximumsnelheid, wordt dit nu wel in dit artikel opgenomen. Dit is een overbodige bepaling. Het is altijd verboden een snelheid te voeren die hoger is dan de maximale snelheid die op een welbepaalde plaats geldt.

Wat de maximale snelheid is op een bepaalde plaats, wordt beslist door de wegbeheerders. Door middel van een aanvullend reglement kan worden afgeweken van de algemene snelheidsregel uit het verkeersreglement.

De toevoeging in art. 10 creëert enkel verwarring. Deze bepaling kan in de federale wegcode bovendien enkel betrekking hebben op die snelheidsbepalingen die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren. Het betreft hier enkel de algemene snelheidsbepalingen op de autosnelwegen.

Het komt niet toe aan de federale overheid om te bepalen dat de weggebruikers de snelheidsbepalingen die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren moeten naleven.

Art. 10,§7 bepaalt dat op de openbare wegen voorzien van verhoogde inrichtingen, de bestuurders deze inrichtingen “met matige snelheid” moeten naderen.

Momenteel is de snelheid op verhoogde inrichtingen op grond van art. 22ter beperkt tot 30km/u. De federale overheid kan deze bepaling niet opheffen of wijzigingen. Na eerder gemaakte opmerkingen hieromtrent wordt de laatste zinsnede van art. 22ter, 1, 1° nu van de opheffing uitgesloten. Voor de weggebruiker wordt op die manier een verwarrende situatie tot stand gebracht. Het kan niet de bedoeling zijn dat wordt ingegrepen in de bevoegdheid van de gewesten voor de snelheidsbepalingen door het gebruik van algemene regels zoals “matige snelheid”.

De federale overheid accepteert het standpunt van het Vlaamse Gewest dat zij de bepaling dat maar 30km/u mag worden gereden niet kan opheffen. Het is dan ook aangewezen dat zij zich onthoudt van het opnemen van de bepaling dat met matige snelheid moet worden gereden.

In het Verslag aan de Koning wordt melding gemaakt van het feit dat bestuurders tijdens de rijopleiding wel trager mogen rijden. Andere weggebruikers zouden dit sowieso opmerken omdat dat op het voertuig is aangegeven.

Vermoedelijk neemt de federale overheid deze bepaling niet uitdrukkelijk op in het ontwerp van wegcode omdat zij van oordeel is dat deze bepaling tot de bevoegdheid

van de gewesten (inzake de rijopleiding) behoort. Deze toevoeging in het Verslag aan de Koning is dan ook irrelevant. Ofwel acht de federale overheid zich bevoegd om een regel te bepalen in verband met de te voeren snelheid tijdens de rijopleiding (quod non) maar dan moet deze bepaling in het ontwerp worden opgenomen om gevolgen voor de weggebruikers te kunnen hebben.

Ofwel is de federale overheid van oordeel dat dit wel degelijk een geregionaliseerde bevoegdheid is (bevoegdheid voor rijopleiding en snelheidsbeperkingen) maar dan hoort de commentaar ook niet thuis in het Verslag aan de Koning.

Voorrang – art. 11

Het behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid voor de algemene politie op het wegverkeer om voorrangsregels te bepalen. Hierbij moet er wel worden over gewaakt dat de ingevoerde maatregel niet de grens van het evenredigheidsbeginsel overschrijdt. Bovendien is het voor de gewesten mogelijk, om bij wijze van bijzondere politie, regels in te voeren die afwijken van de regels van algemene politie inzake voorrang.

Deze principes zullen bijvoorbeeld een belangrijke rol spelen i.v.m. de voorrangsregels voor spoorvoertuigen (het ontworpen art. 11,§3,1^o). Het zou niet aan de gewesten toekomen om een voorrangsregel ten aanzien van spoorvoertuigen in het algemeen tot stand te brengen. Een dergelijke regel moet immers als een maatregel van algemene politie worden beschouwd. Wanneer de spoorvoertuigen aangewend worden voor het geregeld vervoer, kunnen de gewesten omwille van hun bevoegdheid voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, als vorm van bijzondere politie, specifieke voorrangsregels invoeren. Welke voorrangsregels gelden, heeft immers verregaande gevolgen voor de uitvoering van de bevoegdheid van de gewesten.

Hetzelfde geldt voor art. 11,§3,3^o waarin de voorrangsregels voor autobusbestuurders die hun halteplaats verlaten wordt opgenomen. Deze bepaling kan enkel worden ingevoerd als *algemene politie en met naleving van het evenredigheidsbeginsel*. De federale overheid zou op dit vlak geen regeling kunnen opnemen die het de gewesten onmogelijk maakt hun bevoegdheid voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer naar behoren uit te voeren.

Wanneer de voertuigen van het openbaar vervoer in alle gevallen dezelfde voorrangsregels zouden moeten naleven als de andere weggebruikers, zou het onmogelijk zijn om hun taak naar behoren te vervullen.

Ook al behoren de voorrangsregels in principe tot de algemene politie op het wegverkeer, dan sluit dit niet uit dat als vorm van bijzondere politie ook door het gewest regels kunnen worden bepaald. Minstens kan hier, indien dit noodzakelijk is, gebruik worden gemaakt van de *impliciete bevoegdheden*.

Het is ook belangrijk hier op te merken dat in de laatste versie van het ontwerp in art. 11,§3.7^o en 8^o het woord “voorrang” vervangen wordt door “doorgang”. In het Verslag aan de Koning wordt niet verduidelijkt om welke reden dit gebeurt. Het woord “doorgang” wordt ook aangewend in de bepaling omtrent de prioritaire voertuigen aan wie “doorgang” moet worden verleend. De woorden “voorrang” en “doorgang”

hebben niet dezelfde betekenis. Minstens zou in het Verslag aan de Koning moeten verduidelijkt worden wat precies wordt bedoeld. Dit zou ook een oplossing bieden voor de discussies die zich in de praktijk stellen omtrent de voorrangregeling van een fiets met een achteroprijdend spoorvoertuig:

- de fietser moet voorrang geven; of
- de fietser moet meteen de doorgang verlenen/vrijmaken.

Waarbij dan moet worden opgemerkt dat de algemene regel betrekking zal hebben op de spoorvoertuigen in het algemeen, tenzij de gewesten t.o.v. de voertuigen van het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer op dit vlak regelgevend optreden.

Kruisen – art. 15

De algemene verkeersregels die worden ingevoerd (en overgenomen uit de huidige wegcode) i.v.m. ritsen, manoeuvres, vrijmaken van kruispunten, kruisen ...) behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid inzake de algemene politie.

Telkens blijft wel gelden dat de wegbeheerders, door middel van signalisatie, kunnen afwijken van de algemene verkeersregels. Het Verslag aan de Koning verwijst hier uitdrukkelijk naar de bevoegdheid van de wegbeheerders om geval per geval te regelen hoe het kruisen moet gebeuren.

Dit is uiteraard logisch. De plaatselijke omstandigheden kunnen immers een afwijkende regeling noodzaken. Dit ondersteunt het standpunt van het Vlaamse Gewest dat een uitdrukkelijke vermelding “behoudens plaatselijke reglementering” niet vereist is om de gewesten toe te laten een maatregel van bijzondere politie in te voeren.

Inhalen – art. 16

Het ontworpen art. 16,§2.4^o bevat een regeling voor de fietsers of bestuurders van tweewielige bromfietsen op de bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer. Deze bepaling is aangetast door bevoegdheidsoverschrijding.

Er zou wel een algemene regel kunnen worden ingevoerd voor het inhalen van fietsers of bestuurders van tweewielige bromfietsen die gebruik maken van weggedeelten voorbehouden aan een specifieke categorie van weggebruikers (zonder hierbij uitdrukkelijk de weggedeelten voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer te vermelden).

Deze algemene regel zou dan ook gelden op de weggedeelten voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, tenzij de gewesten, bij wijze van bijzondere politie, een eigen bijzondere regeling zouden invoeren.

Door concrete verkeersregels te bepalen die zullen gelden op de weggedeelten voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer grijpt de federale overheid te sterk in op de bevoegdheid van de gewesten.

Inhaalverbod – art. 17

Art. 17,§1.7° bevat het inhaalverbod bij neerslag voor bestuurders van voertuigen en slepen bestemd voor het vervoer van zaken met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton. Deze, voor de verkeersveiligheid heel belangrijke bepaling, wordt onvoldoende gehandhaafd. De term “neerslag” is dan ook erg vaag. Het is voor de politiediensten niet evident om uit te maken vanaf welk ogenblik een proces-verbaal kan worden opgesteld. Deze bepaling veronderstelt verduidelijking.

Autosnelwegen – art. 21

Alle verkeersregels i.v.m. de autosnelwegen worden in het ontworpen art. 21 opgenomen.

Het art. 21,§1. bevat de snelheidsbeperking die geldt op de autosnelwegen. In de huidige Wegcode is deze snelheidsbeperking opgenomen in artikel 11 dat in hoofdzaak tot de bevoegdheid van de gewesten behoort. De federale overheid is, sinds de zesde staats hervorming, enkel nog bevoegd voor het algemeen regelen van de snelheid op autosnelwegen.

Ook vóór de zesde staats hervorming was het voor de gewesten al mogelijk om via aanvullend reglement een lagere snelheid in te voeren op autosnelwegen. Een dergelijke regeling moet immers worden beschouwd als een vorm van *bijzondere* en niet van *algemene* politie.

De rechtspraak van het Grondwettelijk Hof spreekt op dit vlak voor zich (zie o.m. GwH 27 mei 2010, nr. 59/2010; GwH, 11 januari 2012, nr. 2/2012 en GwH 28 maart 2013, nr. 48/2013).

Ook de Raad van State heeft geadviseerd dat de materie van de aanvullende reglementen tot de bevoegdheid van de gewesten behoort (Adv. RvS. nr. 54.650/VK van 28 januari 2014 over een ontwerp van koninklijk besluit ‘tot oprichting van het luchthavengebied in de verkeersreglementering en de reglementering betreffende de voertuigen en hun inschrijving’).

In het arrest van 3 november 2004 (arrest nr. 174/2004) overweegt het Grondwettelijk Hof: *“De aanvullende reglementen hebben aldus een bijzonder toepassingsgebied en strekken ertoe de verkeersreglementering aan te passen aan de plaatselijke of bijzondere omstandigheden. Uit hun aard zelf kunnen aanvullende verkeersreglementen geen regels van algemene politie bevatten.”*

De toevoeging van de zin *“lagere snelheidsbeperkingen mogen door een verkeersbord C43 worden opgelegd”* is dan ook niet alleen overbodig maar bovendien aangetast door bevoegdheidsoverschrijding.

Op welke wijze de verkeersreglementering wordt aangepast aan de plaatselijke en bijzondere omstandigheden kan autonoom door de gewesten worden geregeld. Wanneer de plaatselijke omstandigheden van die aard zijn dat het aangewezen is een hogere snelheid in te voeren dan de algemene snelheid die op grond van de federale wegcode geldt, dan komt het aan de gewesten toe om hierover te oordelen. Het komt niet toe aan de federale overheid om de bevoegdheid van de gewesten op dit vlak in te perken.

Door de Vlaamse regering werd eerder al (onder meer) om deze reden negatief geadviseerd naar aanleiding van een ontwerp van koninklijk besluit betreffende de door een verkeersbord aangeduide snelheidsbeperking van 130 km/u op autosnelwegen (VR 2018 0202 DOC.0099/1BIS).

Ten overvloede weze opgemerkt dat alleszins niet het standpunt kan worden ingenomen dat de gewesten sinds de zesde staatshervorming minder bevoegdheden zouden hebben gekregen. Dit blijkt duidelijk uit de toelichting bij het Voorstel van Bijzondere Wet met betrekking tot de Zesde Staatshervorming: *“Het voorstel kent bijkomende bevoegdheden toe aan de gemeenschappen en de gewesten, en brengt voor het overige geen wijzigingen aan aan de bestaande bevoegdheidsverdeling en beïnvloedt op geen enkele wijze de draagwijdte ervan.”* (Parl.St., Senaat, 2012-13, nr. 5-2232/1, 1).

In het art. 21,§§6, 7 en 8 wordt het specifieke gebruik van de autosnelweg geregeld.

Het komt aan de gewesten toe om een regeling te treffen voor het bijzonder (afwijkend of privaat) gebruik van de autosnelweg.

Of het nu gaat om het toelaten dat voorwerpen te koop worden aangeboden, of dat voorlopige maatregelen worden genomen... telkens gaat het om een vorm van bijzondere politie.

De verwijzingen naar *“de Minister tot wiens bevoegdheid het beheer van de autosnelwegen behoort”* of *“de overheid tot wiens bevoegdheid het beheer van de autosnelwegen behoort”* zijn door bevoegdheidsoverschrijding aangetast.

Aangezien de gewesten bevoegd zijn voor de bijzondere politie op het wegverkeer, spreekt het voor zich dat de gewesten voorlopige maatregelen kunnen nemen, of specifieke toelatingen of verboden kunnen bepalen. De gewesten zijn, op grond van art. 6, §1, X bevoegd, wat de openbare werken en het vervoer betreft, voor o.m. *“de wegen en hun aanhorigheden alsook het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis, welke ook de beheerder ervan zijn”*. Binnen deze bevoegdheid komt het aan de gewesten toe om regels te bepalen in verband met het gebruik van de autosnelweg.

Op welke wijze het gewest dit wenst te doen, en aan welke instantie binnen zijn organisatie het gewest deze taak wil opdragen, kan enkel door het gewest zelf worden bepaald. Dit hoeft niet in elk gewest op dezelfde wijze te gebeuren. De verwijzing naar de overheid die welbepaalde toelatingen of afwijkingen verleent, hoort dan ook niet thuis in de federale wegcode. Of de gewestregering er voor kiest een bepaalde maatregel van bijzondere politie verder te delegeren naar de minister of eventueel zijn gemachtigde, dan wel dit op het niveau van de regering te laten, komt louter en alleen aan de gewestregering zelf toe en niet aan de federale overheid. De manier waarop de bepalingen van de §6, 7 en 8 zijn geformuleerd houden reeds verregaande beleidskeuzes in. Op die manier worden de gewesten beperkt in hun mogelijkheid om al dan niet maatregelen van bijzondere politie te treffen en in de manieren waarop zijn aan deze mogelijkheid eventueel uitvoering wensen te geven.

De federale wegcode kan hoe dan ook geen delegatie bevatten voor het gewest om bepaalde maatregelen te treffen. Beide overheden hebben bevoegdheden die naast mekaar bestaan. De bevoegdheid op het vlak van bijzondere politie is niet ondergeschikt aan de bevoegdheid inzake algemene politie maar bestaat daarnaast.

De rechtsgrond voor het gewest om maatregelen op het vlak van bijzondere politie te treffen, bevindt zich in de BWHI en niet in de wegcode.

In de recentste versie van het ontwerp worden in art. 21,§9 bepalingen opgenomen i.v.m. o.m. *“ambtenaren en beambten belast met een opdracht van politie, van toezicht of het beheer van de autosnelweg en voor de bestuurders van het materieel van de administratie” en “voor de aannemers, de vergunninghouders en de concessiehouders, voor de leden van het personeel en voor de bestuurders van het materieel van voormelde personen, gemachtigd door de Minister tot wiens bevoegdheid het beheer van de autosnelwegen behoort of tot zijn gemachtigde”*. Het is niet duidelijk van waar deze bepaling komt of waarom deze bepaling wordt opgenomen. Het Verslag aan de Koning geeft alleszins geen verduidelijking.

Deze toevoeging is alleszins aangetast door bevoegdheidsoverschrijding. Het gaat hier niet om een maatregel van algemene politie. Specifieke regels bepalen die gelden op de autosnelweg voor het personeel van de gewesten of voor werken die worden uitgevoerd in opdracht van de gewesten, komt toe aan de gewesten.

Bij art. 21,§4 is het niet onbelangrijk om toe te voegen dat het gaat om *voor het verkeer opengestelde rijstroken*.

*“Wanneer de rijbaan van een autosnelweg drie of meer **voor het verkeer opengestelde** rijstroken in de gevolgde rijrichting omvat...”*

Rijstroken op een autosnelweg kunnen worden afgesloten. Denk aan de situatie waarin de twee rechterijstroken van een rijbaan met drie rijstroken worden afgesloten (afgekruist d.m.v. het rode kruis) naar aanleiding van een ongeval. Met de tekst in het ontwerp lijkt het alsof de vrachtwagenbestuurder niet op de meest links gelegen rijstrook mag rijden.

Autowegen – art. 22

Aangezien in het ontworpen art. 22 verwezen wordt naar het artikel 21, §§5 en 6 en deze bepalingen de bevoegdheidsverdelende regels schendt (zie hierboven) moet ook bij art. 22 worden vastgesteld dat de bevoegdheid van het gewest wordt geschonden.

Rotondes – art. 24

Er wordt een algemene verkeersregeling op rotondes ingevoerd. Terecht maakt het Verslag aan de Koning bij dit artikel melding van het feit dat in de gevallen waarin de wegbeheerders specifieke verkeerstekens hebben voorzien, deze voorrang hebben op de verkeersregels. Dit spreekt voor zich. Er moet wel worden opgemerkt dat op diverse andere plaatsen in het Verslag aan de Koning wordt uitgegaan van het principe dat enkel specifieke verkeerstekens mogen worden geplaatst wanneer de (federale) wegcode dit voorziet.

Door deze bemerking zelf te maken i.v.m. de verkeersregeling op rotondes, zonder in het ontwerp een bepaling hieromtrent op te nemen, treedt de federale overheid het standpunt van het Vlaamse Gewest bij. Het is effectief evident dat de plaatselijke omstandigheden in alle gevallen tot een “bijzondere” of “afwijkende” regeling kunnen aanleiding geven. Aangezien op dat ogenblik geen sprake meer is van “algemene politie” behoort het tot de autonome bevoegdheid van de gewesten om op dit vlak op te treden.

Voorbehouden wegen of delen van openbare wegen – art. 25

Het art. 25 legt de verkeersregels vast die gelden op de voorbehouden wegen of delen van openbare wegen.

Het ontwerp voegt de bestaande artikelen 22quinquies en 22octies m.b.t. het verkeer op de voorbehouden wegen samen.

In deze beide artikelen van de huidige wegcode bevinden zich bepalingen die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren.

Enkel de verwijzing naar de maximumsnelheid (30 km/u) wordt van de opheffing uitgesloten. Het kan inderdaad niet worden betwist dat het regelen van de snelheid in deze zones een bevoegdheid van de gewesten is.

De huidige artikelen 22quinquies en 22octies bevatten echter meer elementen die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren. Zo is opgenomen in deze artikelen waar en hoe de signalisatie moet worden aangebracht (bij de toegang tot de zones – aan het begin van de wegen). Het gaat om plaatsingsvoorwaarden, en deze behoren tot de bevoegdheid van de gewesten.

Verdere regelt art. 22quinquies op welke wijze een toelating wordt verleend om gebruik te mogen maken van de voorbehouden wegen. In de huidige wegcode is sprake van een *“vergunning afgegeven door de beheerder van deze wegen of zijn afgevaardigde”*. Het ontworpen art. 25,§1,°8 legt deze bevoegdheid bij *“de burgemeester of zijn afgevaardigde”* die een *“vrije doorgangskaat”* kan afleveren. Deze bepaling kan niet als een bepaling van algemene politie worden beschouwd. Het komt toe aan de gewesten om in het kader van de bijzondere politie en op grond van de geregionaliseerde bevoegdheden voor *“de wegen en hun aanhorigheden alsook het juridisch stelsel van de land- en waterwegen, welke ook de beheerder ervan zijn”* (art. 6,§1,X BWHI) op dit vlak een regeling te treffen. In de federale wegcode kan wel algemeen geregeld worden welke weggebruikers toegang hebben tot welbepaalde categorieën van voorbehouden wegen. Eventuele afwijkingen toestaan op deze algemene regel, behoort tot de bijzondere politie en komt toe aan de gewesten.

Het ontworpen art. 25 is dan ook aangetast door bevoegdheidsoverschrijding.

Voetgangerszone – art. 26

Dezelfde opmerkingen die op het vlak van de bevoegdheidsverdeling werden gemaakt bij art. 25 gelden ook hier. Het huidige art. 22sexies bevat eveneens bepalingen die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren. Het gaat hierbij niet alleen om de beperking

van de snelheid (stapvoets) die, ook in de visie van de federale overheid tot de bevoegdheid van de gewesten behoort. Daarnaast wordt ook hier weer het bijzondere gebruik van deze voorbehouden zones geregeld.

Het Verslag aan de Koning stelt zelf vast dat het bepalen van de categorieën van weggebruikers die toegelaten zijn, toekomt aan “de wegbeheerder”. Er kan dan ook niet worden ingestemd met het ontworpen art. 26 waar de beleidskeuze wordt opgenomen dat de *“vrije doorgangskaat”* wordt afgeleverd door *“de burgemeester of zijn gemachtigde”*. Het komt aan de gewesten toe om deze regel van bijzondere politie te bepalen.

Bovendien is ook hier weer de toevoeging die in de recentere versies van het ontwerp werd opgenomen dat *“behoudens plaatselijke reglementering”* de opgesomde bestuurders toegang hebben tot deze zone, aangetast door bevoegdheidsoverschrijding. De federale overheid is enkel bevoegd om de maatregel van algemene politie te bepalen.

Speelstraat en schoolstraat – art. 27

Dit artikel legt de verkeersregels vast die gelden in de speelstraat en de schoolstraat. Deze worden samengevoegd.

In de huidige wegcode bevat art. 22septies een regeling in verband met het verkeer in de speelstraten. Ook hier weer, net als bij de vorige artikelen, moet worden opgemerkt dat niet enkel de bepaling in verband met de te voeren snelheid in deze straten geregionaliseerd is. Ook het bepalen op welke wijze, in afwijking van de algemene regel, toegang tot deze zones kan worden verleend, kan niet als een vorm van algemene politie worden beschouwd en komt toe aan de gewesten. Het huidige art. 22septies vermeldt hier *“een vergunning afgegeven door de beheerder van deze wegen”*. Het ontwerp wijzigt dit naar *“een doorgangskaat afgegeven door de burgemeester of zijn gemachtigde”*. Het komt niet toe aan de federale overheid om dit te regelen.

Alleszins moet er worden van uitgegaan dat de wegbeheerders, ook al vermeldt art. 27 niet uitdrukkelijk (zoals art. 26 wel doet) plaatselijke reglementering kunnen aanbrengen die afwijkt van de algemene regel. Dit is, eens te meer, een loutere toepassing van het algemene principe dat de bijzondere politie tot de bevoegdheid van de gewesten behoort.

Bovendien kunnen heel wat Vlaamse steden en gemeenten zich niet vinden in het samenvoegen van de regels voor de speelstraat en de schoolstraat. Het is aangewezen beide concepten te voorzien van eigen regels waarbij de algemene regels worden vastgelegd betreffende

- a) de toegang (rijwielen, speed pedelecs, bestuurders in het bezit van een toelating);
- b) het gebruik van de openbare weg.

Algemene regels betreffende het stilstaan en het parkeren – art. 28

Art. 28 legt algemeen vast waar een stilstaand of geparkeerd overtuig moet worden opgesteld.

Het Verslag aan de Koning vermeldt:

“In sommige gevallen doet het toepassingsgebied van het parkeerbord een probleem rijzen met de regel volgens dewelke het verkeersbord primeert op de verkeersregels. ... Het is dus noodzakelijk te bepalen in welke gevallen de parkeerborden primeren op de algemene regels en in welke gevallen hun betekenis wordt beperkt door een algemene parkeerregel.

In het hoofdstuk betreffende de parkeerborden zijn bijgevolg de regels vermeld om in de gevallen waarin het nodig is, het toepassingsgebied van het bord E9 te beperken.” Deze ‘regels’ waarvan sprake zijn niet terug te vinden.

In elk geval is dit standpunt in het Verslag aan de Koning onaanvaardbaar wegens bevoegdheidsoverschrijding. Het komt niet aan de federale overheid toe de gevallen te bepalen waarin de gewesten kunnen optreden in het kader van de bijzondere politie. De federale wegcode moet zich beperken tot de regels van de algemene politie. Vervolgens komt het aan de gewesten toe om autonoom hun eigen bevoegdheid op het vlak van de bijzondere politie toe te passen. Aangezien de regels van bijzondere politie (zoals de aanvullende reglementen) essentieel bepaald worden door de specifieke plaatselijke situatie of de bijzondere materiële bevoegdheid van de gewesten (zoals inzake het geregeld vervoer) kan niet worden aanvaard dat hieromtrent regels worden vastgesteld door de federale overheid.

Om deze reden is de vermelding in art. 28,§4 *“behoudens plaatselijke reglementering”* aangetast door bevoegdheidsoverschrijding.

Stilstaan- en parkeerverbod – art. 29

Ook al komt het aan de federale overheid toe om in het kader van de algemene politie regels te bepalen die het stilstaan en parkeren verbieden, dan moet worden vastgesteld dat het ontworpen art. 29 de bevoegdheidsverdelende regels schendt.

Art. 29.1° f), g) en h) en j) bepalen:

“Het is verboden een voertuig te laten stilstaan of te laten parkeren in de volgende gevallen:

1° Op de rijbaan en erbuiten:

f) op minder dan 20 meter voor de verkeerslichten en verkeersborden. Dit verbod geldt niet voor voertuigen waarvan de hoogte, lading inbegrepen, niet meer dan 1 m bedraagt, ... behoudens plaatselijke reglementering;

g) in de nabijheid van de kruispunten, ... indien evenwel een lokale trottoirverbreding aanwezig is, is het verbod geldig over de hele lengte van de trottoirverbreding, behoudens plaatselijke reglementering;

h) op rotondes, behoudens plaatselijke reglementering;

j) op autosnelwegen en autowegen, behoudens plaatselijke reglementering;”

De regels van de bijzondere politie (waaronder de plaatselijke reglementering) behoren tot de bevoegdheid van de gewesten. Het principe dat door middel van plaatselijke reglementering kan afgeweken worden van de algemene verkeersregel in de wegcode geldt sowieso altijd. Er is geen enkele reden om dit af en toe in de wegcode op te nemen en het maakt dat niet kan worden ingestemd met de ontworpen bepalingen die zich tot de algemene politie moeten beperken.

Dezelfde opmerking geldt voor art. 29.2°a) en c); punt 3°a).

Over art. 29.1°j) vermeldt het Verslag aan de Koning dat “*wegbeheerders niet langer verplicht zijn steeds het E9 bord te plaatsen; markeringen kunnen volstaan*”. Het komt aan de gewesten toe om zelf te beslissen op welke wijze aan de bijzondere politie uitvoering zal worden gegeven.

Parkeerverbod – art. 30

Dezelfde opmerkingen die werden gemaakt bij art. 29 gelden bij art. 30.

De regels van de bijzondere politie (waaronder de plaatselijke reglementering) behoren tot de bevoegdheid van de gewesten. Het principe dat door middel van plaatselijke reglementering kan afgeweken worden van de algemene verkeersregel in de wegcode geldt sowieso altijd. Er is geen enkele reden om dit af en toe in de wegcode op te nemen. Om deze reden is ook art. 30 aangetast door bevoegdheidsoverschrijding.

Art. 30.2° g) vervangt het huidige art. 22bis,4°a) op grond waarvan het parkeren in woonerven en erven verboden is “*behalve:*

- *op plaatsen die afgebakend zijn door wegmarkeringen of door een wegbedekking in een andere kleur en waar de letter P aangebracht is;*
- *op plaatsen waar een verkeersbord het toelaat.”*

Het nieuwe art. 30.2° g) bepaalt dat parkeren verboden is in erven “*behoudens plaatselijke reglementering*”.

Aangezien het art. 22bis, 4°a) tot de bevoegdheid van de gewesten behoort, kan deze bepaling niet worden opgeheven en vervangen.

De federale overheid kan wel algemeen bepalen dat het verboden is te parkeren in een (woon)erf. Dit is een regel van algemene politie. Het komt vervolgens aan de gewesten toe om eventueel door middel van signalisatie af te wijken van deze regel. Hier is geen “delegatie” van de federale overheid voor vereist.

Beperkte parkeertijd – art. 31

Zoals hierboven al werd uiteengezet, behoort de regeling inzake de beperkte parkeertijd tot de bevoegdheid van de gewesten.

Het volledige art. 31 is dan ook aangetast door bevoegdheidsoverschrijding.

De huidige regeling i.v.m. de beperkte parkeertijd bevindt zich in art. 27 van de wegcode. Dit artikel bevat heel wat plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens en kan ook om deze reden niet worden opgeheven of vervangen door de federale overheid. Bepalen waar verkeerstekens moeten worden geplaatst, welke combinatie van verkeerstekens (borden en onderborden) kan worden gemaakt ... behoort tot de bevoegdheid van de gewesten.

Het ontwerp bevat niet langer een regeling voor het halfmaandelijks beurtelings parkeren, omdat het, volgens het Verslag aan de Koning "*niet meer gangbaar is*" In de praktijk blijkt inderdaad dat deze regeling niet meer of nog slechts uitzonderlijk wordt toegepast.

Maar het komt niet aan de federale overheid toe om op dit vlak een regeling te treffen, weze het een opheffing, dan wel een aanpassing.

Het huidige art. 26 dat het halfmaandelijks beurtelings parkeren regelt, bevat trouwens ook plaatsingsvoorwaarden en verwijst naar plaatselijke reglementering. Een opheffing van deze bepaling door de federale overheid is sowieso onmogelijk.

Hetzelfde geldt voor de regels inzake de beperkte parkeertijd. Deze regels kunnen, net zoals de regeling inzake het betalend parkeren in enge zin, en zoals het halfmaandelijks beurtelings parkeren, enkel worden ingevoerd d.m.v. een aanvullend reglement. Zoals het Grondwettelijk Hof meermaals opmerkte, behoort het treffen van een regeling op dit vlak tot de exclusieve bevoegdheid van de gewesten.

Omtrent het gedeelte *betalend parkeren* uit de huidige wegcode, dat niet langer wordt opgenomen, vermeldt de federale overheid, in het Verslag aan de Koning zelf, dat het tot de bevoegdheid van de gewesten behoort.

Echter, ook alle bepalingen i.v.m. de beperkte parkeertijd, de parkeerschijf, de parkeerkaart ... moeten uit het ontwerp worden weggelaten omdat zij aangetast zijn door bevoegdheidsoverschrijding.

Ook in het art. 31 is elke verwijzing naar "plaatselijke reglementering" onaanvaardbaar.

De bepaling in de huidige *wegcode* "*De beperkingen van de parkeertijd gelden niet voor de voertuigen die gebruikt worden door personen met een handicap*" wordt in art. 31,§4. tweede lid aangepast in die zin dat bijzondere voorwaarden op de signalisatie ervoor kunnen zorgen dat de beperkte parkeertijd wel van toepassing is op de overtuigen gebruikt door personen met een handicap. Het komt toe aan de gewesten om te beoordelen welke regels voor deze specifieke categorie van weggebruikers gelden wanneer het om het betalend parkeren, het parkeren voor een beperkte tijd en het parkeren op plaatsen voorbehouden aan houders van een gemeentelijke parkeerkaart gaat.

De regeling in verband met de parkeerkaart voor personen met een handicap (art. 31,§6) hoort niet thuis bij de bepalingen over de beperkte parkeertijd. Op welke wijze en onder welke omstandigheden deze kaart kan worden gebruikt, moet worden geregeld door de gewesten.

De federale overheid is weliswaar bevoegd om algemeen te bepalen dat het verboden is te parkeren op een plaats voorbehouden aan personen met een handicap, tenzij men over een parkeerkaart beschikt, waarbij de verwijzing naar een kaart afgeleverd door de Minister bevoegd voor de Sociale Zekerheid voor zich lijkt te spreken. Maar de federale overheid kan dit enkel voor die bepalingen inzake parkeren waar zij voor bevoegd is (in het kader van de algemene politie).

Daarnaast kan het niet als algemene politie worden beschouwd om te regelen welke gevolgen verbonden zijn aan het beschikken over een parkeerkaart (of het nu een parkeerkaart voor een bepaalde zone, dan wel een parkeerkaart voor een bepaalde categorie van personen betreft). Dit houdt immers verband met het betalend parkeren. Wanneer bijvoorbeeld wordt geoordeeld dat iemand die beschikt over een parkeerkaart voor personen met een handicap niet gebonden is aan de regels inzake de beperkte parkeertijd, heeft dit gevolgen voor het feit of al dan een retributie aan deze persoon zou kunnen worden opgelegd. De parkeerkaarten zijn onlosmakelijk verbonden met de bevoegdheid van de gewesten voor het betalend parkeren waar de gewesten, zoals bevestigd door het Grondwettelijk Hof, bevoegd voor zijn.

Signaleren van een beweegbaar laadplatform of een beweegbaar bedieningstoestel – art. 32

In de allerlaatste versie van het ontwerp wordt plots een nieuwe bepaling opgenomen onder art. 32.

Voordien had het ontworpen art. 32 betrekking op het elektronisch toezicht dat door de gemeente kan worden aangewend om controle uit te oefenen op de bijzondere parkeerregeling inzake beperkte parkeertijd, betalend parkeren of voorbehouden parkeerplaatsen. Deze reglementering bevindt zich in de huidige wegcode in art. 27 quater.

Vanuit het Vlaamse Gewest werd het standpunt ingenomen dat deze bepaling integraal tot de bevoegdheid van de gewesten behoort.

De federale overheid neemt dit artikel nu niet langer op en vermeldt in het Verslag aan de Koning dat het niet aan de federale overheid is om te bepalen hoe de controle kan gebeuren.

Vermoedelijk wordt hiermee bedoeld dat de gewesten bevoegd zijn om dit te regelen. Echter, het art. 27 quater wordt niet van de opheffing uitgesloten.

Wanneer de gewesten bevoegd zijn om het toezicht te regelen op de parkeerregeling inzake beperkte parkeertijd, betalend parkeren of voorbehouden parkeerplaatsen, dan behoort deze regeling op zich toch tot de bevoegdheid van de gewesten?

De bepaling die nu in de plaats wordt gesteld van de niet langer opgenomen regeling i.v.m. het elektronisch toezicht, hoort niet echt thuis op die plaats in het Verkeersreglement. Het is minstens eigenaardig dat midden in de bepalingen inzake parkeren plots een regeling over het signaleren van laadplatformen is opgenomen.

De gewesten zijn bovendien bevoegd voor o.m. de ladingzekering. Ook de federale overheid bevestigt dat de bepaling i.v.m. de signalisatie van de lading (het huidige art. 47) geregionaliseerd is. Immers deze bepaling wordt van de opheffing uitgesloten.

Om welke reden dan nu, in de allerlaatste versie, wel een regeling voor het signaleren van beweegbare laadplatformen en beweegbare bedieningstoestellen wordt opgenomen, en waarom dit plots wel federale bevoegdheid wordt geacht, wordt niet verduidelijkt.

Gebruik van een wielklem – art. 33

De wielklem kan, op grond van art. 33, worden gebruikt bij overtredingen op de regels inzake de beperkte parkeertijd, het betalend parkeren en het parkeren op voorbehouden plaatsen. Ook deze bepaling behoort tot de bevoegdheid van de gewesten. Al deze parkeerregels zullen door middel van een aanvullend reglement worden bepaald.

Veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen – art. 42

De federale overheid is bevoegd om algemene regels inzake het gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen te bepalen. Het art. 42 behoort dan ook, zolang het algemene regels betreft, tot de bevoegdheid van de federale overheid.

Hierbij moet er wel over gewaakt worden dat het evenredigheidsbeginsel niet wordt geschonden en dat de maatregelen die worden ingevoerd effectief als “algemene politie” kunnen worden beschouwd.

In art. 42,§4.2° wordt o.m. voor kinderen van 3 jaar of ouder, die kleiner zijn dan 135 cm bepaald dat het gebruik van een kinderbeveiligingssysteem verplicht is indien er een in het voertuig aanwezig is. Het komt niet aan de federale overheid toe om op dit vlak een bijzondere regeling voor taxi's op te nemen. De gewesten zijn bevoegd voor *“het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur”* (art. 6, §1, X, 8° BWHI). Door het feit dat enkel de taxi's hier worden vermeld, wordt een ongelijke situatie gecreëerd met de voertuigen verhuurd met bestuurder. Het komt niet aan de federale overheid toe om op dit vlak beleidskeuzes te maken. De gewesten kunnen dit regelen als vorm van *bijzondere politie*, gekoppeld aan hun bevoegdheid voor *“het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur”*. Of deze specifieke voertuigen al dan niet over een kinderbeveiligingssysteem moeten beschikken heeft gevolgen voor deze vormen van vervoer waarvoor de gewesten bevoegd zijn. Enkel de gewesten kunnen, rekening houdend met hun specifieke regelgeving op dit vlak, hieromtrent met kennis van zaken beslissingen nemen.

Een zelfde probleem stelt zich met het ontworpen art. 42,§7.1° Het komt niet aan de federale overheid toe bepalingen op te nemen over het gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen voor *“bestuurders van taxi's wanneer zij een klant vervoeren”*. Dit kan niet worden beschouwd als een regel van *algemene politie*. De gewesten kunnen dit regelen als vorm van *bijzondere politie*, gekoppeld aan hun bevoegdheid voor *“het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur”*.

De huidige regeling in art. 35.1.1.vierde lid wordt trouwens aangepast voor wat betreft de “voertuigen bestemd voor het geregeld en de bijzondere vormen van geregeld vervoer”. Deze categorie van voertuigen wordt niet langer vermeld. Is dit omdat de federale overheid van oordeel is dat de gewesten hier bevoegd voor zijn? Alleszins kan art. 35.1.1.vierde lid niet door de federale overheid worden opgeheven of aangepast.

Gedrag tegenover georganiseerde groepen weggebruikers – art. 46

Het art. 46 bundelt, aldus het Verslag aan de Koning, de bepalingen die momenteel zijn opgenomen in de artikelen 40bis en 41. Het huidige art. 41 bevat ook bepalingen i.v.m. werfopzichters en de begeleiding van het uitzonderlijk vervoer. Een regeling treffen omtrent deze categorieën behoort tot de bevoegdheid van de gewesten. Het huidige art. 41 kan dan ook niet zonder meer vervangen worden.

Oversteken voor voetgangers – art. 49

De huidige regels over het oversteken voor voetgangers bevinden zich in art. 42.4.1 tot 42.4.6. In dit artikel gaat het over het oversteken van “de rijbaan”.

In het ontwerp worden *“het fietspad en de bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer toegevoegd”* in §1. In 2° van §1 wordt in de laatste versie van het ontwerp dan weer de term *“rijbaan”* verwijderd. Wat moet dan overgestoken worden? Werd hier niet de *“bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer”* opgenomen, omdat de federale overheid het standpunt deelt dat het niet aan haar toekomt om te bepalen op welke wijze (haaks op de aslijn) deze bedding moet worden overgestoken? Als dat het geval is, moeten *“de rijbaan en het fietspad”* in °2 opgenomen worden. Als het wel de bedoeling is om op deze bedding het verkeer te regelen, is art. 49,§1°2 aangetast door bevoegdheidsoverschrijding.

Het vastleggen van regels i.v.m. het gebruik van de bedding voorbehouden aan voertuigen voor het geregeld vervoer heeft verregaande gevolgen voor de bevoegdheid van de gewesten rond het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer. Dat geldt ook voor het oversteken over een tramspoor.

Bepalingen voor bestuurders van rijwielen of bromfietsen – art. 50

Het art. 50,§2. bevat een regeling voor het rijgedrag van fietsers en bestuurders van speed pedelecs die gebruik maken van de bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer. Er wordt bepaald dat zij moeten achter elkaar rijden *“bij het naderen van een achteropkomend voertuig”*.

Dit is anders t.o.v. de bestaande regeling waarbij fietsers achter elkaar moeten rijden wanneer zij de bijzonder overrijdbare bedding volgen.

De regeling voor bromfietzers wordt opgenomen in art. 50,§3.

De federale overheid kan op dit vlak geen regeling treffen. Niet alleen komt het niet aan de federale overheid toe om te bepalen welke weggebruikers toegelaten zijn op de gedeelten van de openbare weg die voorbehouden zijn aan de voertuigen die worden aangewend voor die vormen van vervoer waar de gewesten bevoegd voor zijn. Ook het rijgedrag van de toegelaten weggebruikers kan niet worden geregeld door de federale overheid.

Door onder meer te bepalen dat fietsers in principe naast elkaar mogen rijden en bromfietzers in principe achter elkaar moeten rijden, eigent de federale overheid zich de bevoegdheid van de gewesten toe. Wanneer een gedeelte van de openbare weg wordt voorbehouden aan bijvoorbeeld het geregeld vervoer, dan heeft deze maatregel enkel tot doel het geregeld vervoer te vergemakkelijken en de diensten van het geregeld vervoer toe te laten een betere doorstroming te hebben zodat zij hun

commerciële snelheid kunnen halen. Een dergelijke maatregel kan niet als *algemene politie* worden beschouwd. Er is trouwens een aanvullend reglement vereist om deze verkeersmaatregel van *bijzondere politie* in te voeren. Dezelfde redenering die werd gevolgd door het Grondwettelijk Hof i.v.m. het betalend parkeren waar eveneens een aanvullend reglement voor vereist is, kan dan ook hier worden ingenomen.

Wanneer de federale overheid keuzes maakt over het toelaten van bepaalde vormen van verkeer op deze voorbehouden stroken en bovendien het rijgedrag van deze weggebruikers regelt, wordt zodanig ingegrepen in de bevoegdheid van de gewesten dat het hen onmogelijk wordt gemaakt om hun eigen bevoegdheid uit te oefenen. Een dergelijke maatregel kan niet worden beschouwd als *algemene politie*. Minstens is hier sprake van een schending van het evenredigheidsbeginsel door de federale overheid.

Het is trouwens niet duidelijk waarom een fiets met aanhanger niet naast een andere fiets zou mogen rijden, terwijl een driewielige bakfiets (max. 1m breed) en een fiets, of bijvoorbeeld ook een tandem dat wel mogen.

De gewesten weten zelf welke voertuigen (aard, grootte....) zij inzetten bij het geregeld vervoer. Zij kennen het rijgedrag op de verschillende weggedeelten. Op de bestuurders van de voertuigen van het geregeld vervoer kunnen bepaalde aansprakelijkheden komen te liggen bij ongevallen met andere weggebruikers die gebruik maken van de voorbehouden weggedeelten... Door de onlosmakelijke band die bestaat tussen het vervoer waar de gewesten bevoegd voor zijn en de weggedeelten die aan dit vervoer voorbehouden zijn, kan niet worden aanvaard dat bepalingen die deze bijzondere vormen van vervoer en verkeer regelen als *algemene politie* worden beschouwd.

Om deze reden kan dan ook niet worden ingestemd met het ontworpen art. 50.

Zitplaatsen – art. 51

In de huidige wegcode bepaalt art. 44.3. dat het verboden is personen te vervoeren op de uitwendige delen van de carrosserie van een voertuig. Op deze algemene regel worden nu in art. 51 uitzonderingen bepaald, onder meer voor de voertuigen bestemd voor het onderhoud en toezicht van de wegen.

Het komt aan de gewesten toe regels te bepalen in verband met de wijze waarop te werk wordt gegaan bij het onderhoud en toezicht van de wegen. Ook dit kan niet als algemene politie worden beschouwd en grijpt in elk geval te fel in op de bevoegdheid van de gewesten op het vlak van openbare werken. De gewesten zijn bevoegd voor het beheer van de wegen. Zij kunnen openbare werken langs de wegen uitvoeren en alleszins regels bepalen die betrekking hebben op deze bevoegdheid. Door in het ontwerp heel algemeen te bepalen op de uitwendige delen van het koetswerk van voertuigen “voor onderhoud en toezicht van de wegen” personen mogen worden vervoerd, treft de federale overheid een regeling die zeer verre gaande gevolgen heeft voor de gewesten. Dit geldt niet alleen wanneer de gewesten hun eigen personeel inzetten bij werken langs de weg, maar ook wanneer gebruik wordt gemaakt van aannemers. Het risico op ongevallen met lichamelijk letsel wordt veel groter, wat implicaties heeft op de kostprijs van de werken. Het komt enkel en alleen aan de gewesten toe om te beoordelen of zij het opportuun achten een dergelijke maatregel in te voeren. Deze maatregel kan dan weloverwogen, met kennis van zaken van deze

aangelegenheid (openbare werken langs de weg) worden genomen. Minstens is hier sprake van een schending van het evenredigheidsbeginsel.

Slepen – art. 52

Algemene regels bepalen i.v.m. het slepen van voertuigen, behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid.

Het ontworpen art. 52 beperkt zich echter niet tot regels van algemene politie.

Het koninklijk besluit van 18 maart 2018 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en 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 betreffende langere en zwaardere voertuigen bepaalt inmiddels dat de lengte van de langere en zwaardere slepen 25,25m mag bedragen. In het Vlaamse Gewest wordt deze aangelegenheid geregeld door middel van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2018 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een tweede proefproject.

Ook al heeft het Vlaamse Gewest er voor gekozen om effectief een bepaalde regeling tot stand te brengen, dan moet toch worden vastgesteld dat de federale overheid haar bevoegdheid overschrijdt door te verwijzen naar de *“voorwaarden bepaald door de overheden bevoegd voor infrastructuur”* (zie opm. bij art. 17). Wat als de gewesten er voor kiezen om op dit vlak geen voorwaarden op te leggen? En wat als binnen het Vlaamse Gewest wordt beslist om de voorwaarden niet te laten opleggen door de *“overheden bevoegd voor infrastructuur”*? Het komt niet toe aan de federale overheid om op dit vlak beleidskeuzes te maken.

In het laatste ontwerp van wegcode wordt een nieuwe categorie van voertuigen die van de algemene principes inzake slepen mogen afwijken, opgenomen, met name *“de voertuigen van de administratie die dienen voor het toezicht, de controle en het onderhoud van het wegennet, als zij onverenigbaar zijn met de aard of met de tijdelijke of vaste aanwending van het voertuig”*. Er wordt in het Verslag aan de Koning niet verduidelijkt waarom deze toevoeging gebeurt. Alleszins moet hier worden verwezen naar de opmerkingen die worden gemaakt bij het ontworpen art. 51,§3. Het zijn de gewesten die, op grond van hun bevoegdheid inzake openbare werken en het beheer van de wegen, het best geplaatst zijn om op dit vlak regels te bepalen. De formulering die wordt opgenomen houdt eens te meer een beleidskeuze in die de bevoegdheid van de gewesten op onevenredige wijze beknot. Waarom worden enkel *“voertuigen van de administratie”* vermeld? Wat als deze voertuigen geen eigendom van de administratie zijn maar bijvoorbeeld geleased worden? Wat als de bevoegde overheid beslist om aannemers in te zetten en niet door middel van eigen personeel met eigen voertuigen te werken? Geldt de regel dan ook? Het is enkel de overheid die bevoegd is voor deze aangelegenheid die kan beoordelen of en onder welke voorwaarden een afwijking van de regel van algemene politie i.v.m. het slepen vereist is.

Ongeval, defect voertuig of verlies van lading – art. 54

Het art. 54 bevat zowel de bepalingen i.v.m. het gedrag bij een ongeval, het defect voertuig en het verlies van lading. Het is een samenvoeging van de huidige artikelen 51 en 52.

Deze beide artikelen zijn gemengde artikelen die zowel tot de bevoegdheid van de federale overheid als tot de bevoegdheid van de gewesten behoren. Deze artikelen kunnen dan ook niet integraal opgeheven of vervangen worden.

Dit geldt zeker voor de bepalingen inzake ladingverlies en de signalatieverplichting die op de weggebruiker wordt gelegd.

Zo bepaalt het huidige art. 51.3 dat *“wanneer een lading geheel of gedeeltelijk op de openbare weg valt en niet onmiddellijk kan worden weggeruimd, de bestuurder eveneens de nodige maatregelen moet nemen om de veiligheid en vlotheid van het verkeer te verzekeren en de hindernis te signaleren”*.

Deze bepaling behoort (minstens ook) tot de bevoegdheid van de gewesten.

Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten naast de bevoegdheden die ze voordien al hadden voor de wegen en hun aanhorigheden (art. 6, §1, X, 1° BWHI) bijkomend bevoegd voor de *“ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading”* (art. 6, §1, XII, 3° BWHI). De gewesten zijn in elk geval ook bevoegd voor het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen. De federale overheid deelt dit standpunt, zoals blijkt uit de lijst van artikelen die van de opheffing uitgesloten worden, waar zich het huidige art. 78 op bevindt.

Het ontworpen art. 54 schendt dan ook, gelet op de integrale vervanging van de bestaande bepalingen, de bevoegdheidsverdelende regels.

Gespannen – dieren – art. 55

Art. 55 vijfde lid, bepaalt de afmeting van de lading. Dit behoort tot de bevoegdheid van de gewesten.

Verkeer binnen de haven en luchthavengebieden – art. 56

Na een aantal aanpassingen van art. 56 wordt nu enkel nog bepaald dat de bepalingen van “dit algemeen reglement niet van toepassing kunnen zijn voor het verkeer tussen de laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen gelegen binnen de haven- en luchthavengebieden.”

Zoals in het Verslag aan de Koning wordt verduidelijkt, komt het niet aan de federale overheid toe om te bepalen dat de gemeenten aanvullende reglementen mogen nemen.

De huidige wegcode bevat in art. 57 de volgende bepaling:

“De gemeenteraden mogen aanvullende reglementen vaststellen waarbij de toepassing van de bepalingen van dit reglement wordt geschorst of gewijzigd voor het verkeer tussen de laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen gelegen binnen de zee- of de rivierhavens”.

Een eerder wetgevend initiatief van de federale overheid om de luchthavens ook in dit artikel op te nemen, gaf aanleiding tot een negatief advies van de Raad van State. Aangezien de gewesten bevoegd zijn voor de aanvullende reglementen, werd niet aanvaard dat de federale overheid op dit vlak regelgevend optrad (advies 54.650/VR van 27 januari 2014).

Het Vlaamse Gewest heeft ondertussen een eigen regeling tot stand gebracht voor het verkeer binnen de havengebieden (ingevoegd in art. 14bis van het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens).

Met het ontworpen art. 56 wenst de federale overheid, aldus het Verslag aan de Koning, duidelijk te maken aan de burger dat specifieke regels kunnen gelden wanneer zij zich bevinden tussen de laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen gelegen binnen de haven- en luchthavengebieden.

Deze algemene bepaling, geldt overal en altijd. De burger moet zich er altijd van bewust zijn dat de algemene verkeersregels op een bepaalde concrete plaats niet toepasselijk kunnen zijn.

Er bestaat immers altijd de mogelijkheid dat, bij wijze van een regel van bijzondere politie, wordt afgeweken van de algemene verkeersregels.

Niet alleen kan het nut van het ontworpen art. 56 in vraag worden gesteld, daarenboven komt hier ook weer de principiële bevoegdheidsdiscussie i.v.m. de autonome bevoegdheid van de gewesten voor de bijzondere politie aan bod.

De situatie in de havens en in de luchthavens is trouwens niet identiek. De gewesten zijn bevoegd voor de havens en hun aanhorigheden (alle havens die binnen het gewest gelegen zijn). De gewesten zijn bevoegd voor de uitbating en de uitrusting van de luchthavens, maar niet voor de luchthaven Brussel-Nationaal.

Zijn de laad- en loskaaien en de opslagplaatsen en magazijnen die bestemd zijn voor de uitbating van de luchthaven trouwens niet eerder *airside* gelegen? Waar geen sprake is van een openbare weg? Terwijl binnen de haven eerder toch wel sprake is van openbare wegen.

Ook na de laatste aanpassing blijft het art. 56 aangetast door bevoegdheidsoverschrijding.

Afwijkende en diverse bepalingen – art. 58

Het nieuwe art. 58 vervangt het huidige art. 59 dat bepalingen bevat die zowel tot de bevoegdheid van de gewesten als tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren.

Bij de opheffingsbepalingen worden enkel art. 59.7 (maatregelen bij overtreding van bepalingen inzake ladingzekering), 59.11 (voor wat betreft de verwijzing naar de snelheid) en art. 59.13 (eveneens voor wat de snelheid betreft) als geregionaliseerde bepalingen vermeld.

In het huidige art. 59 zijn echter heel wat meer bepalingen opgenomen die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren.

Zo is de bepaling i.v.m. het gebruik van sneeuwkettingen en spijkerbanden enkel ingegeven ter bescherming van de weg, om schade te voorkomen. Deze bepaling behoort tot de bevoegdheid van de gewesten en kan geen deel uitmaken van de federale wegcode. Hetzelfde geldt voor het rijden met rupsbanden. Deze regels kunnen niet als algemene politie worden beschouwd.

Over de bepaling van art. 58,§3 i.v.m. *“de voertuigen van de administratie die dienen voor het toezicht, de controle en het onderhoud van het wegennet, als zij onverenigbaar zijn met de aard of met de tijdelijke of vaste aanwending van het voertuig”*, moet dezelfde opmerking worden gemaakt als bij art. 52. Ook hier geldt dat het niet aan de federale overheid toekomt om voor deze zeer bijzondere voertuigen specifieke regels te bepalen. Er wordt te zeer ingegrepen in de bevoegdheid van de gewesten inzake openbare werken en het beheer van de wegen.

Het komt alleszins enkel aan de gewesten toe om regels te bepalen i.v.m. de specifieke toelatingen om gebruik te maken van de autosnelweg, en dus ook om daar eventueel uitzonderingen op te voorzien.

Het laatste lid van art. 59.13 (in verband met het niet naleven van het verkeersbord C43) behoort eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten.

In de laatste versie van de wegcode wordt in art. 58,§6 de regel opgenomen die zich in de huidige wegcode bevindt in art. 80.2 in verband met o.m. *“reclameborden, uithangborden of andere inrichtingen”*. Het betreft hier geen regel van algemene politie op het wegverkeer. De federale overheid vermeldt art. 80 bovendien zelf als geregionaliseerde bepaling.

Het huidige art. 59.6 dat bepaalt dat geen voertuig op de weg mag worden gebracht of gehouden als het niet beantwoordt aan de technische eisen, behoort tot de bevoegdheid van de gewesten. Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten immers bevoegd voor de controle op de naleving van de technische eisen.

Op verschillende vlakken is het art. 58 aangetast door bevoegdheidsoverschrijding.

Verkeerstekens

De volledige Titel III (Verkeerstekens) in de huidige wegcode is op het vlak van de bevoegdheden gemengd. Deze titel bepaalt enerzijds de betekenis van de verkeerstekens, maar bevat anderzijds ook plaatsingsvoorwaarden. In heel wat artikelen zijn beide elementen samen opgenomen.

Nadat, naar aanleiding van de vorige ontwerpen van wegcode door het Vlaamse Gewest was meegedeeld dat niet kon worden ingestemd met een volledige opheffing van deze titel, wordt nu bij de opheffingsbepalingen zeer algemeen gesteld dat de hoofdstukken I, II en III niet worden opgeheven *“voor wat betreft de plaatsingsvoorwaarden”*.

Deze toevoeging verleent totaal geen duidelijkheid. Uit de lijst die eerder werd overgemaakt en die de bepalingen zou bevatten die, in de visie van de federale overheid, zouden geregionaliseerd zijn, blijkt dat hier heel wat meningsverschillen over bestaan.

De (officieuze) lijst maakt ook niet altijd duidelijk wat nu precies het standpunt van de federale overheid is. Soms is het Verslag aan de Koning in strijd met de "lijst". Van bepaalde artikelen wordt gesteld dat het "gemengde" bevoegdheid is, maar het is niet duidelijk hoe beide overheden samen bevoegd kunnen zijn om een regel te bepalen in verband met de gelding van een verkeersteken.

Nochtans is het zeer belangrijk dat hier geen betwisting over bestaat. Op het moment dat de gewesten hun regelgeving inzake de plaatsingsvoorwaarden tot stand brengen, moeten zij immers de grenzen van hun bevoegdheid kennen.

Verkeerslichten – art. 60

Een illustratie van de bevoegdheidsvermenging kan al onmiddellijk gevonden worden in art. 60 i.v.m. de cirkelvormige verkeerslichten, pijlvormige verkeerslichten en lichten met een fietssilhouet.

Volgens de concordantietabel bij het art. 60,§1, eerste lid vervangt deze bepaling het huidige art. 61.4.1.

Echter, in dit art. 61.4.1 wordt bepaald: *"De driekleurige cirkelvormige verkeerslichten worden rechts van de rijbaan geplaatst"*.

Deze bepaling is een plaatsingsvoorwaarde, behoort tot de bevoegdheid van de gewesten en kan niet opgeheven worden door de federale overheid. Bijgevolg kan het ontworpen art. 60,§1, eerste lid ook niet het art. 61.4.1 vervangen.

Ook al lijkt de nieuwe formulering van art. 60,§1 (*de bestuurder moet de verkeerslichten in acht nemen die zich aan de rechterkant van de openbare weg bevinden*) een federale bepaling te zijn, dan mag deze werkwijze niet tot gevolg hebben dat daardoor eigenlijk een plaatsingsvoorwaarde voor de verkeerstekens wordt opgelegd. Alleszins kan art. 61.4.1 niet worden opgeheven (of vervangen) door de federale overheid.

Bij het (her)formuleren van bepaalde regels moet de federale overheid minstens het evenredigheidsbeginsel in acht nemen en moet er over worden gemaakt dat het de gewesten niet onmogelijk wordt gemaakt om hun bevoegdheid inzake de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens uit te oefenen.

Het Verslag aan de Koning vermeldt het volgende voor de voorrangregeling in een fase met vierkant groen (art.60,§3.2°): *"Er gelden geen voorrangregels op dat moment, de algemene voorzichtigheidsplicht zorgt ervoor dat dit veilig moet gebeuren."* Dit lijkt niet te kloppen. Bij vierkant groen geldt tussen de fietsers onderling de algemene voorrang van rechtsregel. Immers, bij werkende verkeerslichten zijn de borden die een voorrangregeling zouden aanduiden niet van toepassing. Eens het groene licht gepasseerd wordt, is er geen enkele reden om aan te nemen dat niet kan

teruggevallen worden op algemene verkeersregels.

Blijven bijvoorbeeld ook van toepassing wanneer een groen licht brandt en voorbijgereden wordt:

- de algemene voorrangregeling t.a.v. het naderende prioritair voertuig dat gebruik maakt van de blauwe knipperlichten en het speciaal geluidstoestel;
- de algemene verkeersregels inzake richtingsverandering, zoals het verlenen van voorrang aan de tegenliggers op de rijbaan die de bestuurder in kwestie gaat verlaten.

Bijzondere verkeerslichten voor het regelen van het verkeer van voertuigen die gebruik maken van een bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer – art. 63

Het huidige art. 62ter regelt het “*verkeer van voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer*” door middel van bijzondere verkeerslichten.

De nieuwe regeling in art. 63 geldt voor alle weggebruikers die gebruik maken van deze weggedeelten.

Zoals eerder werd opgemerkt, komt het in eerste instantie al niet toe aan de federale overheid om te bepalen wie op deze bijzondere weggedeelten mag rijden, maar door dan bovendien nog bijzondere regels voor deze weggebruikers op te leggen, wordt eens te meer te fel ingegrepen in de bevoegdheid van de gewesten.

De federale overheid laat o.m. fietsers en bromfietsers toe op deze weggedeelten. Deze weggebruikers kennen echter niet de betekenis van de verkeerslichten die eigenlijk zijn bestemd voor de voertuigen van het geregeld vervoer. Dit heeft zware gevolgen voor het uitvoeren van het geregeld vervoer. Zoals eerder werd gesteld, beogen deze bijzondere weggedeelten de doorstroming van het geregeld vervoer te bevorderen.

Wanneer zich dan weggebruikers op deze weggedeelten bevinden die de verkeerslichten niet begrijpen die zich daar bevinden, wordt het verkeer uiteraard gestremd, wat net niet de bedoeling is.

De volledige aangelegenheid van het verkeer op dit gedeelte van de openbare weg hangt onlosmakelijk samen. Hoe dit weggedeelte gesignaleerd wordt, wie er op mag rijden, welk rijgedrag men op dit weggedeelte moet aanhouden deze volledige reglementering is van zeer specifieke aard. De reglementering past zich ook enkel toe op uitdrukkelijk gesignaleerde weggedeelten. Waar de bijzondere reglementering zal gelden, wordt duidelijk gemaakt door middel van een aanvullend reglement.

Er kan niet worden gesteld dat deze reglementering als algemene politie kan beschouwd worden. Minstens is hier sprake van een schending van het evenredigheidsbeginsel.

Door in art. 63 niet alleen de betekenis van de bijzondere verkeerslichten te bepalen, maar bovendien vast te stellen dat het volledige verkeer op de bijzondere beddingen met deze verkeerslichten moet rekening houden wordt er voor gezorgd dat de gewesten in de uitvoering van hun bevoegdheid voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer ongerechtvaardigd veel belemmerd worden.

Verkeersborden – art. 66

Hier geldt, net zoals bij de verkeerslichten, dat het niet duidelijk is wat door de federale overheid als een plaatsingsvoorwaarde wordt beschouwd.

In de officieuze lijst met de zogenaamd geregionaliseerde bepalingen wordt bijvoorbeeld in bepaalde gevallen het principe dat een verkeersbord (links) mag herhaald worden als een plaatsingsvoorwaarde beschouwd, in andere gevallen dan weer niet. Van sommige bepalingen wordt dan weer gesteld dat het om een gemengde bevoegdheid zou gaan, terwijl dit in de praktijk onmogelijk werkbaar is. Hoe kan een regel dat een bepaald verkeersbord op een bepaalde plaats mag aangebracht worden een gemengde bevoegdheid uitmaken? Er kan toch maar door één overheid een beslissing op dit vlak genomen worden?

Het art. 66,§4 bepaalt dat wanneer het Verkeersreglement een verkeerstekens voorziet om een voorschrift aan de weggebruikers kenbaar te maken, dat het dan verboden is een ander verkeerstekens te gebruiken om dat voorschrift te geven.

Deze bepaling beknot de mogelijkheden van de wegbeheerders.

Deze bepaling legt bijvoorbeeld de mogelijkheid aan banden voor de Vlaamse gewestelijke wegbeheerder om een aangepaste markering voor oversteekplaatsen voor fietsers te gebruiken: aangezien in art. 78,§4 van het ontwerp een markering voor een fietsoversteekplaats is voorzien, kunnen de wegbeheerders geen andere markering gebruiken voor de aanduiding van de fietsoversteekplaats. Momenteel wordt in het Vlaamse Gewest gebruik gemaakt van de “fietslogo-verbindingsmarkering” op kruispunten. De in de wegcode opgenomen fietsoversteekmarkering is op kruispunten immers niet mogelijk. Art. 18.4 van het MB van 11 oktober 1976 waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald, schrijft voor dat de dwarsmarkering niet mag worden aangebracht op het kruispunt of de rotonde wanneer de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen dezelfde voorrangregels moeten naleven als de andere bestuurders.

Dit voorbeeld toont aan dat de algemene bepaling van art. 66,§4 te verre gaande gevolgen heeft en het de gewesten onmogelijk maakt hun bevoegdheden als wegbeheerder uit te voeren.

Bovendien kan omgekeerd afgeleid worden dat als een verkeerstekens niet voorzien is, iedere wegbeheerder eigen specifieke signalisatie kan gebruiken (en dit niet enkel in het kader van experimenten)... Het is niet duidelijk of dit de bedoeling is.

In de laatste versie van het Verslag aan de Koning wordt de vermelding opgenomen dat ook verkeersborden met zonale geldigheid onder de vorm van een variabel bord mogen worden gebruikt. Het komt echter aan de gewesten toe om dit te regelen. Het betreft een plaatsingsvoorwaarde.

Gevaarsborden – art. 67

Het huidige art. 66.1 vangt aan met de vermelding dat de gevaarsborden rechts worden geplaatst maar dat zij wanneer de plaatsgesteldheid het niet toelaat, boven de rijbaan mogen geplaatst worden.

Deze bepaling moet als een plaatsingsvoorwaarde, die behoort tot de bevoegdheid van de gewesten, beschouwd worden.

Als algemene uitsluiting wordt in art. 85 van het ontwerp wel opgenomen dat de plaatsingsvoorwaarden niet worden opgeheven, maar het is niet duidelijk of de federale overheid het huidige art. 66.1 wel als plaatsingsvoorwaarde beschouwt. Immers op de officieuze federale lijst van geregionaliseerde overtredingen, wordt het art. 66.1 als een bevoegdheidsgemengd artikel aangeduid. Waarbij het dan ook weer niet duidelijk is wat hiermee wordt bedoeld.

Voorrangsborden – art. 68

Wat geldt voor het huidige art. 66.1 geldt op dezelfde wijze voor het huidige art. 67.1 i.v.m. de voorrangsborden. Bepalen waar deze borden mogen geplaatst worden; behoort tot de bevoegdheid van de gewesten.

Ook het huidige art. 67.2 dat bepaalt welke combinatie van borden mag worden gebruikt en in welke omstandigheden een onderbord mag aangebracht worden behoort tot de bevoegdheid van de gewesten.

Verbodsborden – art. 69

Ook bij de huidige bepalingen i.v.m. de verbodsborden behoren art. 68.1 en 68.2 tot de bevoegdheid van de gewesten, aangezien het hier weer plaatsingsvoorwaarden betreft.

Het herformuleren van een bepaling als een regel voor de weggebruiker heeft niet tot gevolg dat de bestaande bepaling (die een plaatsingsvoorwaarde vormt) door de federale overheid kan worden opgeheven.

Gebodsborden – art. 70

Dit artikel bepaalt in een eerste punt dat de gebodsborden gelden die zichtbaar zijn in de gevolgde rijrichting. Ook hier wordt de bestaande formulering (die een plaatsingsvoorwaarde vormt – ditmaal trouwens ook volgens de federale lijst van geregionaliseerde bepalingen) aangepast. Ook hier weer geldt dat de federale overheid de huidige bepaling *“de gebodsborden worden aangebracht op de plaats waar zij het best zichtbaar zijn”* niet kan vervangen, wijzigen of opheffen.

Ook het voorschrift dat een aankondiging van het verkeersbord vooraf mag gebeuren (het huidige art. 69.2), behoort tot de bevoegdheid van de gewesten.

Verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren – art. 71

Het ontworpen art. 71 vervangt het huidige art. 70. Ook het huidige artikel 70 bevat plaatsingsvoorwaarden en dit niet alleen in art. 70.2.2.2° zoals de federale lijst met geregionaliseerde bepalingen laat uitschijnen. Volgens de federale overheid zou alleen

de bepaling dat de verkeersborden *“op de meest geschikte plaatsen worden aangebracht”* geregionaliseerd. Dit klopt niet. Zo behoort bijvoorbeeld ook het bepalen welke combinatie van verkeerstekens mogelijk is (welke onderborden bij welke borden kunnen geplaatst worden) tot de bevoegdheid van de gewesten.

Bovendien worden ook in het ontworpen art. 71 plaatsingsvoorwaarden opgenomen zodat dit artikel ook om deze reden aangetast is door bevoegdheidsoverschrijding.

Het Verslag aan de Koning vermeldt: *“Het verkeersbord E9 ... laat parkeren toe, maar wanneer dit bord is geplaatst, mag er niet uit worden afgeleid dat de gewone regels met betrekking tot parkeren niet meer van toepassing zijn.”*

Op grond waarvan de weggebruikers in eerste instantie moeten gevolg geven aan de verkeersborden en wegmarkeringen en pas daarna aan de verkeersregels. Er blijkt trouwens uit geen enkele bepaling dat *“de gewone regels met betrekking tot parkeren”* zouden *voorgaan* op de verkeerstekens m.b.t. het parkeren. Alleszins komt het aan de gewesten toe om in het kader van de bijzondere politie eventueel af te wijken van de algemene regels.

De signalisatie voor het beurtelings parkeren in een bebouwde kom – borden E11 boven borden F1a/b – wordt niet meer voorzien. Hier moet worden verwezen naar de opmerkingen die werden gemaakt bij art. 31. Door deze signalisatie niet langer te voorzien, wordt het voor de gewesten onmogelijk om gebruik te maken van deze vorm van parkeren. Het komt niet aan de federale overheid om deze bepalingen op te heffen.

De bestaande verkeersborden E1 t.e.m. E9 worden aangepast: de nieuwe versies worden voortaan voorzien van een witte rand.

Er dient een voldoende lange overgangstermijn te voorzien. Het is onaanvaardbaar dat de bestaande borden niet rechtsgeldig zouden zijn omwille van het ontbreken van de witte rand en het feit dat ze niet tijdig vervangen zouden zijn door een nieuw aangepast bord met witte rand. Wanneer geen voldoende lange overgangperiode wordt voorzien, wordt inbreuk gepleegd op het evenredigheidsbeginsel dat elke overheid moet naleven. Deze borden ontbreken nu in art. 86 m.b.t. de overgangsbepalingen.

Aanwijzingsborden – art. 72

Dit artikel bevat een opsomming van de verschillende aanwijzingsborden en vervangt in grote mate het huidige art. 71. Dit art. 71 bevat momenteel heel veel plaatsingsvoorwaarden die niet zonder meer kunnen worden aangepast of opgeheven, ook niet door een herformulering.

Het ontworpen art. 72 schendt de bevoegdheidsverdelende regels ook omdat het zelf heel wat plaatsingsvoorwaarden bevat. Zo komt het bijvoorbeeld aan de gewesten toe om eventueel te bepalen dat na een kruispunt opnieuw de gebruikelijke maximumsnelheid geldt.

Wanneer de wegcode momenteel bepaalt dat een bepaald verkeersteken rechts moet geplaatst worden, dan komt het niet aan de federale overheid om deze regel aan te passen of te herformuleren als een verplichting naar de weggebruiker toe.

De verkeersborden F4a en F4b hebben momenteel een zwarte rand. Volgens het ontwerp moeten deze vervangen worden door borden zonder zwarte rand. Er dient een voldoende lange overgangstermijn te worden voorzien. Het is onaanvaardbaar dat deze borden niet rechtsgeldig zouden zijn omwille van hun zwarte rand en het feit dat ze niet tijdig vervangen zouden zijn door een zonebord zonder zwarte rand. Wanneer geen voldoende lange overgangsperiode wordt voorzien, ontstaat een groot probleem voor de wegbeheerders. Gelet op het evenredigheidsbeginsel dat elke overheid moet naleven, is deze werkwijze onaanvaardbaar. In art. 86 m.b.t. de overgangsbepalingen is voor deze borden geen overgangsregeling voorzien.

De bestaande verkeersborden F17 en F18 worden geschrapt en vervangen door een verkeersbord F17 – *“Bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer”*.

Zoals hierboven al meermaals werd aangegeven, komt het niet aan de federale overheid toe om te beslissen dat niet langer sprake zal zijn van een strook voorbehouden voor autobussen, aangeduid door het verkeersbord F17, en een bijzonder overrijdbare bedding, aangeduid door het verkeersbord F 18. Dit is een verregaande onaanvaardbare inmenging in de bevoegdheid van de gewesten voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer.

Verkeersborden met zonale geldigheid – art. 73

In het art. 73 bepaalt de federale overheid aan welke signalisatie zonale geldigheid kan worden gegeven. Dit artikel is aangetast door bevoegdheidsoverschrijding. Het betreft hier een plaatsingsvoorwaarde. Er wordt immers geen verkeerstekken ingevoerd. Er wordt enkel beslist welke combinatie van (bestaande – federaal bepaalde) verkeerstekens samen op één bord kunnen worden geplaatst. De vraag of een bepaald bord zonale geldigheid dient te verkrijgen of niet, hangt af van de plaatselijke omstandigheden. Het is de wegbeheerder die op grond van de gewestbevoegdheid inzake de wegen en hun aanhorigheden (artikel 6, §1, X, eerste lid, 1°, BWHI) over het plaatsen van een verkeerstekken beslist en dit volgens de door het gewest bepaalde plaatsingsregels (artikel 6, §1, XII, 2°, BWHI).

Ook de bepalingen in art. 73 die vastleggen van op welke plaats tot op welke plaats een verkeerstekken geldt, welke borden binnen een afgebakende zone kunnen worden aangebracht, op welke plaats aan het begin of het einde van de zone een bord moet worden geplaatst... behoren tot de bevoegdheid van de gewesten aangezien het hier plaatsingsvoorwaarden betreft.

De uitzondering die in art. 73,§2. is opgenomen voor de parkeerregelingen, geldt uiteraard voor alle andere regelingen. Bijvoorbeeld voor wat de snelheid betreft... Verkeerstekens kunnen, zoals al bij herhaling opgemerkt, steeds een andere regeling dan de algemene regels opleggen. Door deze bepaling wordt weer een inbreuk gepleegd op het principe dat de federale overheid enkel bevoegd is voor de algemene politie. Een delegatie aan de gewesten om een maatregel van bijzondere politie te kunnen invoeren is niet vereist en door bevoegdheidsoverschrijding aangetast.

Op uitdrukkelijke vraag van de gewesten wordt een bord *“luchthavengebied”* ingevoerd. Deze signalisatie bestaat momenteel nog niet en is noodzakelijk om de

gewesten toe te laten binnen dit gebied een afwijkende regeling van bijzondere politie in te voeren.

Onderborden – art. 74

Het artikel 74 bevat de algemene regel dat de betekenis van een verkeersbord nader kan bepaald of beperkt worden. Er worden vervolgens onderborden als voorbeeld opgenomen. Een dergelijke bepaling kan als vorm van algemene politie worden beschouwd.

Het komt echter niet aan de federale overheid om voorwaarden op te leggen voor de plaatsing van de onderborden.

Zo is bijvoorbeeld de bepaling in art. 74,§2 dat het onderbord M5 enkel mag worden aangebracht bij de gevaarsborden, een plaatsingsvoorwaarde. De beperking voor het gebruik van specifieke onderborden in art. 74,§5 derde lid tot verkeersborden betreffende stilstaan en parkeren is eveneens onaanvaardbaar aangezien het hier een plaatsingsvoorwaarde betreft. Hetzelfde geldt voor de onderborden onder §6, §7, §11 en §13.

Overlangse markeringen die de rijstroken van elkaar scheiden – art. 76

De regeling die wordt ingevoerd in art. 76,§5 voor de bedding voorbehouden aan de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer behoort niet tot de bevoegdheid van de federale overheid. Welk verkeer toegelaten is op dit gedeelte van de openbare weg heeft immers zeer verregaande gevolgen voor het uitvoeren van de diensten van geregeld vervoer. Enkel de gewesten zijn bevoegd om op dit vlak op te treden.

Welke voertuigen al dan niet (kunnen) worden toegelaten is verweven met het nut van de busstroken (doorstroming), de handhaving van het geheel, de combinatie busstrook en verkeerslichtenbeïnvloeding (lichten kunnen niet worden aangestuurd door de andere categorieën van weggebruikers)...

De *busstrook* en de *bijzondere overrijdbare bedding* worden samengevoegd tot de *bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer*. Ook dit feit werd eerder al becommentarieerd en is onaanvaardbaar.

In art. 29.3°c) van het ontwerp is bepaald dat op de bedding een stilstaan- en parkeerverbod geldt. Ook al is dit inhoudelijk positief, toont deze bepaling eens te meer aan dat zij is aangetast door bevoegdheidsoverschrijding. Het zou onaanvaardbaar zijn dat de federale overheid zou beslissen dat het toegelaten is om stil te staan (of te parkeren) op dit specifieke weggedeelte dat voorbehouden is aan die vormen van vervoer waarvoor de gewesten bevoegd zijn. Op die manier zou het geregeld vervoer zwaar in de problemen komen.

Er wordt verondersteld dat prioritaire voertuigen in het kader van hun prioritaire opdracht per definitie toegang hebben tot deze beddingen (rekening houdende met het feit dat zij de bepalingen van het Verkeersreglement – op een aantal uitzonderingen na – niet moeten naleven in geval van een prioritaire opdracht, zie art.

44). Ook dit heeft gevolgen voor de doorstroming. Uiteraard is het aanvaardbaar dat deze voertuigen daar rijden, maar het komt toe aan de gewesten om dit te regelen.

Dwarsmarkeringen – art. 78

Er kan niet worden ingestemd met art. 78,§4 dat een specifieke oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen invoert.

In het Vlaamse Gewest wordt gebruik gemaakt van een andere vorm van signalisatie, met name “de fietslogo-verbindingmarkering”. Deze markering wordt aangewend voor een betere geleiding van de fietser enerzijds en als aandachtstrekker voor de afslaan automobilist anderzijds. Het gebruik van de fietsoversteekmarkering voorzien in het verkeersreglement (blokkenmarkering) was (en is) op kruispunten niet mogelijk gelet op het voorschrift van artikel 18.4 lid 4 van het MB van 11 oktober 1976 waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald. Deze bepaling schrijft voor dat de dwarsmarkering niet mag worden aangebracht op het kruispunt of de rotonde wanneer de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen dezelfde voorrangregels moeten naleven als de andere bestuurders.

Los van dit bezwaar (het MB plaatsingsvoorwaarden), wensen we in het Vlaamse Gewest dat algemeen in de wegcode wordt opgenomen dat de oversteekplaats voor fietsers kan worden gesignaleerd door de momenteel in Vlaanderen gebruikte fietslogo-verbindingmarkeringen.

Het is niet aangewezen dat op alle plaatsen dezelfde voorrangregeling geldt. Het komt aan de wegbeheerders toe om te beoordelen welke signalisatie op welke plaats het meest aangewezen is.

Door maar één vorm van signalisatie mogelijk te maken en bovendien te voorzien (in art. 66,§4) dat wanneer het Verkeersreglement een verkeersteken voorziet om een voorschrift aan de weggebruikers kenbaar te maken, dat het dan verboden is een ander verkeersteken te gebruiken om dat voorschrift te geven, wordt de bevoegdheid van de gewesten bovenmatig beperkt.

Andere markeringen – art. 79

Het art. 79 neemt heel wat bepalingen uit het huidige art. 77 (al dan niet) over. Aangezien het huidige art. 77 heel wat plaatsingsvoorwaarden bevat, moet worden opgemerkt dat deze niet zonder meer kunnen worden vervangen of gewijzigd.

In de allerlaatste versie van het ontwerp wordt een aanpassing doorgevoerd in art. 79,§9. Wat met de laatste wijziging precies wordt beoogd, is niet duidelijk. Enerzijds wordt met de witte doorlopende streep in zig-zag een laad- en loszone aangeduid. Het lijkt alsof het stilstaan om personen te laten in- en uitstappen niet toegelaten is. Maar anderzijds kan deze zelfde signalisatie ook een halteplaats van voertuigen voor gemeenschappelijk vervoer aanduiden ... waarbij het dan uiteraard wel toegelaten moet zijn om personen te laten in- en uitstappen. Het is alleszins niet aangewezen om aan dezelfde streep twee verschillende betekenissen te geven. In elk geval is het zeker niet wenselijk dat voertuigen langdurig zouden stilstaan voor het laden en lossen van

zaken ter hoogte van een halteplaats (bijv. een grote verhuiswagen die laadt of lost op een halteplaats). Door een regeling te treffen i.v.m. het stilstaan en parkeren rond een halteplaats van het geregeld vervoer, begeeft de federale overheid zich in elk geval op het domein van de gewesten. Er moet trouwens ook worden opgemerkt dat deze markering in het buitenland een andere betekenis heeft, hetgeen ook voor verwarring zorgt.

Borden voor specifiek vervoer – art. 80

In art. 80 worden een aantal borden ingevoerd voor specifiek vervoer. Het betreft borden die op voertuigen kunnen worden aangebracht. Het is helemaal niet duidelijk wat de precieze betekenis van deze borden is of onder welke voorwaarden zij mogen worden aangewend.

In de praktijk hebben zich hier al problemen rond gesteld. Zo hanteert elk gewest een andere definitie voor schoolvervoer (dat uiteraard als bijzondere vorm van geregeld vervoer onder de gewestelijke bevoegdheid valt). Wanneer het bord 'schoolvervoer' uit de wegcode mag worden aangewend is totaal niet duidelijk. Gaat het enkel om bussen met leerlingen in? Of ook wanneer zij leeg rijden? Deze discussies werd al gevoerd. Mag dit bord ook worden gebruikt tijdens de naschoolse opvang? Of voor vakantiecampen?

Dezelfde vragen stellen zich bij de andere borden. Wat is gemeenschappelijk vervoer van personen met een handicap? Wat zijn voertuigen die gebruikt worden ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit?

Ook al lijkt het tot de bevoegdheid van de federale overheid te behoren om dergelijke borden in te voeren, dan rijst toch de vraag of het niet eerder aan de gewesten toekomt die bevoegd zijn voor o.a. het schoolvervoer en het woon-werkverkeer om specifieke signalisatie te voorzien op de voertuigen die voor deze vormen van vervoer worden aangewend.

In het verleden heeft de federale overheid het standpunt ingenomen dat het aan elk gewest toekomt om zijn eigen definitie te geven. Maar wat is dan het nut van het invoeren van een bord, als het geen betekenis krijgt?

Wanneer de borden op voertuigen worden aangebracht, zijn hier gunstregimes aan verbonden. Wanneer de borden ten onrechte worden gebruikt, lijkt dit dan een overtreding te kunnen vormen. Minstens is hier een duidelijke definitie aangewezen.

Opheffing – art. 85

Het ontworpen art. 85 somt de bepalingen op die niet worden opgeheven omdat zij tot de bevoegdheid van de gewesten behoren.

Er zijn echter heel wat meer bepalingen die ook tot de bevoegdheid van de gewesten behoren en bijgevolg niet door de federale overheid kunnen worden opgeheven.

Het Verslag aan de Koning maakt zelf trouwens ook al melding van meer geregionaliseerde bepalingen dan de bepalingen die uitdrukkelijk worden vermeld in art. 85.

Het ontwerp is op dit vlak dan ook niet consequent.

Zo is bijvoorbeeld het betalend parkeren geregionaliseerd. Dat wordt ook niet betwist door de federale overheid. Bij de bespreking van de definities in het Verslag aan de Koning wordt dit onder meer ook vermeld.

Toch wordt de definitie van betalend parkeren opgeheven.

Enkel de definities betreffende ladingzekering (art. 2.55 tot 2.60) en de bepaling inzake lage emissiezones (2.63) worden van opheffing uitgesloten.

Wat de definities betreft, kunnen volgende bepalingen niet zonder meer worden opgeheven:

- art. 2.2 a) tweede zin - de bepaling dat strepen beter zichtbaar mogen worden gemaakt door retro-reflecterende middelen, betreft een plaatsingsvoorwaarde en kan niet worden opgeheven
- art. 2.2 b) – de mogelijkheid om voorlopige markeringen aan te brengen wordt niet behouden wellicht omdat dit als een bevoegdheid van de gewesten inzake bijzondere politie (gelet op de o.m. de gewestbevoegdheid voor openbare werken) wordt beschouwd
- art. 2.3 - bevat ook een plaatsingsvoorwaarde, namelijk op welke plaats (begin of oprit) van de autosnelweg de verkeerstekens F5 en F6 worden geplaatst
- art. 2.4 - bevat op dezelfde wijze een plaatsingsvoorwaarde bij de definitie van autoweg
- art. 2.8 - de definitie van de bijzonder overrijdbare bedding wordt vervangen door een nieuwe definitie die meteen een beleidskeuze inhoudt in een materie (geregeld vervoer) die tot de bevoegdheid van de gewesten behoort
- art. 2.12 - de definitie van bebouwd kom bevat plaatsingsvoorwaarden, met name waar der signalisatie moet worden geplaatst
- art. 2.17 3) - tweede lid – de bepaling in verband met de massa van de bromfiets behoort tot de bevoegdheid van de gewesten en kan niet worden opgeheven
- art. 2.19 - de bepaling in verband met de massa van de driewieler met motor kan niet worden opgeheven
- art. 2.20 - de bepaling in verband met de massa van de vierwieler met motor kan evenmin worden opgeheven
- art. 2.28 - bevat een definitie van de maximale toegelaten massa, hetgeen tot de bevoegdheid van de gewesten behoort
- art. 2.29 - ook de definitie van eigen massa behoort tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 2.30 - de definitie van ledige massa kan evenmin worden opgeheven
- art. 2.31 - de bepaling van de massa in beladen toestand behoort ook tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 2.32 - de definitie van woonerf kan niet volledig worden opgeheven; deze bevat ook plaatsingsvoorwaarden; in het ontwerp wordt een “woonerf” gewijzigd naar en “erf” maar de bepaling i.v.m. de snelheid in “woonerven” wordt niet opgeheven, omdat deze tot de bevoegdheid van de gewesten behoort (het huidige art. 22bis °3) – dan kan ook niet de volledige definitie van woonerf worden opgeheven
- art. 2.33 - de definitie van het betalend parkeren behoort tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 2.34 - de definitie van de weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speedpedelecs bevat plaatsingsvoorwaarden

- art. 2.35 - ook de definitie van de voetgangerszone bevat plaatsingsvoorwaarden
- art. 2.36 - bij de definitie van speelstraat wordt niet alleen opgenomen waar het bord moet geplaatst worden maar ook welk onderbord moet gebruikt worden; beide elementen behoren tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 2.37 - de definitie van schoolomgeving bevat eveneens plaatsingsvoorwaarden
- art. 2.38 - bij de definitie van straat wordt een link gemaakt met de maximale snelheid (zone 30) – snelheidsbeperkingen behoren tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 2.39 - waar de verkeerssignalisatie aan een rotonde moet geplaatst worden, is een plaatsingsvoorwaarde
- art. 2.48 - in het Verslag aan de Koning wordt hieromtrent opgemerkt dat de definitie van het verblijfsgebied thuishoort in de richtlijnen voor de wegbeheerders – gelet op de bevoegdheid van de gewesten inzake het beheer van de wegen en het juridisch stelsel van de wegenis, komt het dan ook enkel aan de gewesten toe om deze bepaling al dan niet op te heffen of te wijzigen
- art. 2.49 - de definitie van vakantiezone behoort in dezelfde logica tot de bevoegdheid van de gewesten en bevat bovendien ook plaatsingsvoorwaarden
- art. 2.51 - gelet op de bevoegdheid van de gewesten voor het parkeren voor een beperkte tijd, het betaald parkeren en het parkeren op plaatsen voorbehouden aan houders van een gemeentelijke parkeerkaart, kan de definitie van de gemeentelijke parkeerkaart niet opgeheven of gewijzigd worden door de federale overheid
- art. 2.52 - het definiëren van de bewonerskaart komt toe aan de gewesten
- art. 2.53 - de federale overheid kan evenmin de parkeerkaart voor autodelen definiëren of de bestaande definitie opheffen
- art. 2.61 - de definitie van fietsstraat bevat plaatsingsvoorwaarden

Daarnaast stelt zich ook een probleem met de opheffing van de volgende bepalingen:

- art. 5 - de verwijzing naar de overeenstemming van de verkeerstekens met de “voorschriften van dit reglement” behoort tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 6 - deze bepaling i.v.m. de rangorde die geldt voor de toepassing van de verkeerstekens bevat plaatsingsvoorwaarden en kan niet integraal worden opgeheven
- art. 7 - ook al maakt het Verslag aan de Koning melding van een geregionaliseerde bevoegdheid bij dit artikel (wat betreft de beschadiging van de weg) wordt het artikel toch volledig opgeheven – dit kan niet
- art. 7bis - de gelijkschakeling van een gebruiker van een voortbewegingstoestel waarmee “niet sneller dan stapvoets” wordt gereden met een voetganger houdt een standpunt in over de te voeren snelheid – aangezien de gewesten bevoegd zijn voor de snelheidsbeperkingen kan deze bepaling niet zonder meer worden opgeheven
- art. 8 – gelet op de bevoegdheid van de gewesten voor de rijopleiding, de vakbekwaamheid en het geregeld vervoer, kan dit artikel dat bepalingen inzake de leeftijd voor onder meer de rijopleiding bevat niet volledig worden vervangen
- art. 9.6 – de verwijzing naar de plaatselijke reglementering en het voorschrift i.v.m. de wijze van signaleren behoort tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 17.3 – de regel dat bestuurders van langere en zwaardere slepen “onder de voorwaarden bepaald door de overheden bevoegd voor de infrastructuur aan het verkeer deelnemen” kan niet worden opgeheven
- art. 22 bis. 4 a), tweede en derde streepje – enkel de bepaling dat parkeren verboden is in een erf kan als algemene politie beschouwd worden

- art. 22 ter – niet enkel de laatste zinsnede behoort tot de bevoegdheid van de gewesten – ook de plaatsingsvoorwaarden (art. 22 ter 1.3°) en de verwijzing naar de vereisten inzake aanleg (22 ter 2) behoren tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 22 quinquies 1 – de bepaling dat het verkeersteken bij de toegang wordt geplaatst is een plaatsingsvoorwaarde – de bepaling in verband met het verlenen van een vergunning is geen algemene politie op het wegverkeer
- art. 22 sexies 1, 1° j) – het komt aan de gewesten toe om te bepalen door wie vrije doorgangskarten kunnen worden afgeleverd – dit is geen algemene politie
- art. 22 septies 1, derde lid – de bepaling i.v.m. de af te leveren vergunning behoort tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 22 octies 1 – waar het verkeersteken wordt geplaatst is een plaatsingsvoorwaarde
- art. 26 – de gewesten zijn bevoegd voor het halfmaandelijks beurtelings parkeren en bovendien bevat dit artikel heel wat plaatsingsvoorwaarden
- art. 27 – de gewesten zijn bevoegd voor de regels omtrent de beperkte parkeertijd
- art. 27 bis – de gelijkschakeling van bepaalde karten die een vrijstelling van de regels inzake betalend parkeren inhouden, behoort tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 27 ter – specifieke regels over voorbehouden parkeerplaatsen behoren tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 27 quater – het elektronisch toezicht op de geregionaliseerde bepalingen inzake parkeren behoort eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 27 quinquies – het gebruik van de wielklem bij overtreding van de geregionaliseerde bepalingen inzake parkeren behoort eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten
- art. 30.3°7 – bevat een verwijzing naar de snelheid en naar de overheid die toelating geeft voor het gebruik van de weg wat tot de bevoegdheid van de gewesten behoort
- art. 35.1.1 vierde lid – de bepaling i.v.m. taxi's en voertuigen bestemd voor het geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer kan niet worden opgeheven of aangepast
- 35.2.1.2° - de vrijstelling voor bestuurders van taxi's wanneer zij een klant vervoeren kan niet worden aangepast of opgeheven
- 41.3.1 d) – de bepaling in verband met richtlijnen gegeven door het personeel van de werken op de openbare weg kan niet worden opgeheven
- 41.3.1 e) – gelet op de bevoegdheid van de gewesten voor het uitzonderlijk vervoer kan deze bepaling niet worden opgeheven
- 43.2.tweede en vierde lid – het komt niet aan de federale overheid om het rijgedrag op de bedding voorbehouden aan de geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer te regelen
- 51 en 52 – aangezien de gewesten bevoegd zijn voor het signaleren van o.m. verkeersbelemmeringen
- 55 vijfde lid – betreft de afmeting van de lading
- 57 – de gewesten zijn bevoegd voor de bijzondere politie
- 58 – specifieke verkeersbeperkingen bij dooiweder moeten als bijzondere politie worden beschouwd, zodat de gewesten hiervoor bevoegd zijn
- 59.6 – de gewesten zijn bevoegd voor het uitzonderlijk vervoer en de controle op de technische eisen
- 59.10 – de gewesten zijn bevoegd voor de toelatingen tot het verkeer op de (autosnel)wegen

- 59.11 – het komt niet aan de federale overheid om bijzondere regels te bepalen voor het gebruik van de voertuigen van de administratie belast met het toezicht, de controle en het onderhoud van het wegennet
- 59.13 – ook het laatste lid behoort tot de bevoegdheid van de gewesten – het gaat om het niet naleven van de verkeersregel die door middel van een aanvullend reglement is opgelegd
- 61.3.2 tweede lid – het betreft plaatsingsvoorwaarden
- 61.4.1 tot 61.4.5 – het betreft plaatsingsvoorwaarden
- 62ter – vormt geen algemene politie maar behoort tot de bevoegdheid van de gewesten als bijzondere politie samenhangend met de bevoegdheid voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer
- 65.2 tweede lid – de verwijzing naar de plaatselijke omstandigheden behoort tot de bevoegdheid van de gewesten
- 65.5 – het komt aan de gewesten toe om te bepalen welke verkeerstekens zonale gelding krijgen – waar de signalisatie moet worden geplaatst en hoe bijkomende (herhalings)signalisatie kan worden aangebracht
- 66.1 – betreft een plaatsingsvoorwaarde
- 67.1 – 67.2 betreffen plaatsingsvoorwaarden
- 68.1 – 68.2 zijn plaatsingsvoorwaarden
- 69.1 – 69.2 zijn plaatsingsvoorwaarden
- 70.1 eerste lid en 71.2 - bepalen waar de verkeersborden worden geplaatst, komt toe aan de gewesten
- 70.2.2.1° b) – de combinatie van verkeersborden bepalen is een plaatsingsvoorwaarde
- 70.2.2.2° - bevat plaatsingsvoorwaarden
- 70.3 – de regeling inzake halfmaandelijks beurtelings parkeren behoort tot de bevoegdheid van de gewesten
- 71.1 – is een plaatsingsvoorwaarde
- 71.2 – de vermeldingen bij elk verkeersteken waar ze worden geplaatst, kan niet worden opgeheven
- 72.5 en 72.6 – gelet op de bevoegdheid van de gewesten voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer en de bijzondere politie op het wegverkeer kunnen deze bepalingen niet worden opgeheven; bovendien bevatten deze bepalingen ook plaatsingsvoorwaarden
- 77.5 – de vroegere definitie van parkeerzone bevatte plaatsingsvoorwaarden en kan niet zonder meer vervangen worden door een nieuwe definitie van parkeerstrook
- 79 – is een plaatsingsvoorwaarde

Overgangsbepalingen – art. 86

De overgangsregeling houdt rekening met de gemiddelde levensduur van een verkeersbord, namelijk 15 jaar.

Het is wel belangrijk dat een voldoende lange overgangstermijn wordt voorzien voor *alle* verkeersborden die aangepast moeten worden. Dit is nu niet het geval. Zo ontbreken borden E1, E3, E5, E7, E9a en volgende (zonder witte rand), F4a en F4b (met zwarte rand).

Inwerkingtreding – art. 87

Art. 87 voorziet een inwerkingtreding op 1 januari 2021.

Hierbij gaat de federale overheid uit van de veronderstelling dat de gewesten tegen dat ogenblik elk een eigen wegcode zullen hebben tot stand gebracht. Enkel wanneer de bevoegdheidsgeschillen zijn uitgeklaard, zal dit uitgangspunt realiteit kunnen worden.

Hoofdstuk 2 – Technische opmerkingen bij het ontwerp van verkeersreglement

Het verslag aan de koning vermeldt dat het ontwerp tot herziening van het Verkeersreglement tot doel heeft de structuur van de tekst te moderniseren. Informatie moet kunnen teruggevonden worden waar men dat verwacht. Regels werden gehergroepeerd met de bedoeling dat de lezer op dezelfde plaats in het Verkeersreglement alles over hetzelfde onderwerp zou kunnen terugvinden.

Dit kan nog beter. Zo zouden specifieke bepalingen voor voetgangers, bestuurders van rijwielen en bromfietsen een andere plaats kunnen krijgen in de Wegcode. In het ontwerp komen gedragsregels voor voetgangers en t.a.v. voetgangers pas aan bod in resp. art.49 en 45, na allerlei artikelen over de uitrusting van voertuigen. Daarmee gaan deze artikelen met belangrijke gedragsregels verloren tussen de andere verkeersregels. Als een heel nieuwe Wegcode wordt opgesteld kan meteen ook de indeling worden hervormd, onder meer rekening houdende met het STOP-principe.

We suggereren een nieuwe volgorde van artikelen onder titel 2 – regels voor het gebruik van de openbare weg:

Artikel 7 – Algemene gedragsregels voor de weggebruikers, waaronder ook art.34 m.b.t. het openen van portieren wordt opgenomen.

Artikel 8 – De bestuurders

Artikel 9 – Plaats op de openbare weg

Artikel 10 – Aangepaste snelheid

Artikel 18 – Afstand tussen de voertuigen

Artikel 11 – Voorrang

Artikel 12 – Ritsen

Artikel 13 – Manoeuvres

Artikel 14 – Vrijmaken van de kruispunten.

Artikel 15 – Kruisen

Artikel 16 – Inhalen

Artikel 17 – Inhaalverbod

Artikel 19 – Richtingsverandering

Artikel 28 – Algemene regels betreffende het stilstaan en het parkeren

Artikel 29 – Stilstaan- en parkeerverbod

Artikel 30 – Parkeerverbod

Artikel 31 – Beperkte parkeertijd

Artikel 33 – Gebruik van een wielklem

Artikel 20 – Spoorwegen en overwegen

Artikel 21 – Autosnelwegen

Artikel 22 – Autowegen

Artikel 23 – Erven
Artikel 24 – Rotondes
Artikel 25 – Voorbehouden wegen of delen van openbare wegen
Artikel 26 – Voetgangerszone
Artikel 27 – Speelstraat en schoolstraat

Artikel 44 – Prioritaire voertuigen
Artikel 49 – ~~Oversteken voor~~ Voetgangers
Artikel 45 – Gedrag van de bestuurders tegenover voetgangers
Artikel 50 – ~~Bepalingen voor~~ Bestuurders van rijwielen of bromfietsen
Artikel 55 – Gespannen – dieren
Artikel 47 – Gedrag tegenover de fietsers, en bestuurders van tweewielige bromfietsen en ruiters
Artikel 48 – ~~Gedrag van~~ Weggebruikers in groep
Artikel 46 – ~~Gedrag tegenover~~ georganiseerde groepen weggebruikers
Artikel 52 – Slepen

Artikel 83 – **Uitrusting van** rijwielen en hun aanhangwagens
Artikel 84 – **Uitrusting van** gespannen
Artikel 35 – Gebruik van de lichten: voertuigen en weggebruikers die de openbare weg volgen
Artikel 36 – Gebruik van de lichten bij het stilstaan of parkeren
Artikel 37 – Gebruik van de oranjegele knipperlichten en zoeklichten
Artikel 32 – signaleren van een beweegbaar laadplatform of een beweegbaar bedieningstoestel
Artikel 38 – Gelijktijdig gebruik van de richtingaanwijzers
Artikel 39 – Gebruik van geluidstoestellen
Artikel 40 – Gebruik van de systemen voor indirect zicht
Artikel 41 – Gebruik van aerodynamische systemen
Artikel 51 – Zitplaatsen
Artikel 42 – **Gebruik van** veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen
Artikel 43 – **Gebruik van** de valhelm – beschermende kleding

Artikel 54 – Ongeval, defect voertuig of verlies van lading
Artikel 53 – Sportwedstrijden en snelheidswedstrijden
Artikel 56 – Verkeer binnen de haven en luchthavengebieden
Artikel 57 – Experimenten
Artikel 58 – Afwijkende en diverse bepalingen

Motivatie:

- Artikel 34 kan ondergebracht worden onder artikel 7, aangezien het gaat om een voorzichtigheidsregel.
- Artikel 28 en volgende betreffen de algemene regels i.v.m. het stilstaan en het parkeren. Deze sluiten aan op de regels betreffende de bewegingen.
- Artikel 20 t.e.m. 27 betreffen de gedragsregels op specifieke weggedeelten.
- Artikel 44 en volgende betreffen de gedragsregels van specifieke weggebruikers en het gedrag hiertegenover.
- Artikel 83 en volgende betreffen de uitrusting van voertuigen en de gebruiksregels ervan. Wanneer de filosofie is dat het Verkeersreglement de gebruiksregels van bepaalde uitrustingen bepaalt, dan kunnen artikel 83 en 84 (voorgesteld onder titel

5) evenzeer worden opgenomen onder titel 2. Hieronder worden ook de gebruiksregels van de lichten opgenomen, dus ook deze m.b.t. reflectoren en remmen kunnen hieronder worden opgenomen. Dit is ook een meer logische plaats voor artikel 32 dat de uitrusting/signalisatie betreft van een beweegbaar laadplatform of een beweegbaar bedieningstoestel.

- Artikel 54 en volgende betreffen eerder afwijkende bepalingen.

Titel 1. – Inleidende bepalingen

Artikel 2 - Definities

In tegenstelling tot de huidige tekst waar de definities zonder onderscheid na elkaar worden opgesomd wordt nu een onderverdeling tot stand gebracht:

- I. De openbare weg
- II. Gebruikers van de openbare weg en voertuigen
- III. Andere definities

Het opzoeken van een definitie zou nog verder vergemakkelijkt kunnen worden door binnen elk onderdeel de definities alfabetisch te sorteren. Nu zit er vooralsnog geen logica in de opeenvolging van de opgesomde definities.

I. De openbare weg

Parkeerstrook: De verkeersregel/gedragregel verbonden aan het verkeersteken – oftewel de betekenis van het verkeersteken zelf – moet opgenomen worden in Titel III Verkeerstekens.

Het is niet de bedoeling dat men gedragsregels moet opzoeken in de definitie. Het feit dat de parkeerstrook is voorbehouden voor het stilstaan en parkeren, moet opgenomen worden in art.75.§2.

Kruispunt: De definitie verduidelijkt de situatie ter hoogte van opritten en afritten op autosnelwegen, deze vormen voortaan kruispunten. Dit bevat enige logica voor wat betreft de opritten: aan een oprit kunnen er bestuurders op de *hoofdweg* van de autosnelweg komen en deze dienen op de hoogte te zijn van de geldende bepalingen (bijv. variabele snelheidsbeperking). Dit is echter niet het geval voor de afrit van de autosnelweg.

Aardeweg: Ook de definitie van aardeweg wijzigt niet. Nochtans, is deze definitie verwarrend in verband met de voorrangregeling. Van op de *hoofdweg* zie je als bestuurder niet onmiddellijk of het gaat om een *aardeweg* of een *gewone weg*. Dit is verwarrend voor de gebruiker om te bepalen of deze al dan niet voorrang heeft (zie ontwerp art. 11, §2, 1°).

Overweg: In het Verslag aan de Koning wordt in de titel van de definitie verkeerdelijk verwezen naar “*de oversteekplaats*” in plaats van “*de overweg*”.

Deze definitie werd aangepast zodat het gaat om de kruising van de openbare weg door *buiten de openbare weg* aangelegde sporen. Binnen de huidige wegcode betreft het de kruising door *buiten de rijbaan* aangelegde sporen. Dit betekent uiteraard iets

anders. In beide gevallen geeft de definitie aanleiding tot discussie. Hier lijkt immers uit te volgen dat de weg die zich tussen de slagbomen van een overweg bevindt, geen openbare weg zou zijn, wat uiteraard wel het geval is. Een openbare weg die sporen kruist, verliest uiteraard niet zijn karakter van openbare weg.

II. Gebruikers van de openbare weg en voertuigen.

Voortbewegingstoestel: Ofwel moet de maximum breedte in de definitie opgenomen worden, ofwel in art.83.§9 – niet in beide.

Bovendien moet dit afgestemd worden met de bepaling van de maximumbreedte van een fiets (die nu is vastgelegd in art. 83.§9).

III. Andere definities.

Parkeerkaart voor voertuigdelen:

Er is een fout opgenomen in de aanpassing: “... *specifiek bestemd voor voertuigdelen.*”

Plaatselijk verkeer of plaatselijke bediening:

Het is niet duidelijk of de pechdiensten hier eveneens onder vallen. Men zou kunnen oordelen dat deze vallen onder de voertuigen van bezoekers, dan wel voertuigen van en naar de aanliggende percelen. Dezelfde redenering kan echter opgaan voor de voertuigen die gebruikt worden in het kader van de uitoefening van een medisch beroep of thuisverzorging om zorgen te verlenen aan een persoon die er zich bevindt. Nu worden deze laatste wel expliciet opgenomen in punt 6°, maar dit gaat niet op voor de pechdiensten.

Artikel 5 – Aanwijzingen van signaalgevers

5.§2.1° Het moet duidelijk gesteld worden dat signaalgevers ook een taak hebben in het verzekeren van de veiligheid van de ouder en/of andere begeleider met kind, of zelfs daar aanwezige passanten. Deze opmerking volgt n.a.v. het ongeval in Brugge, waar aangenomen werd dat de gemachtigd opzichter geen taak had t.o.v. het kind met ouder. Als men meent dat deze reeds gevat worden in punt 1° of 2° is het aangewezen dit expliciet te verduidelijken in het verslag aan de koning.

5.§4. Bepaalt de aanwijzingen die signaalgevers mogen geven.

In het laatste lid is het aangewezen om dezelfde formulering als in het Verslag aan de Koning op te nemen:

“... *op autowegen en op autosnelwegen en op de opritten en afritten ervan.*”

Zo is duidelijk dat het gaat om de op- en afrit van de auto(snel)weg en is de tekst in overeenstemming met het Franstalige artikel.

Titel 2. – Regels voor het gebruik van de openbare weg

Artikel 7 – Algemene gedragsregels voor de weggebruikers

7.§1. Dit artikel is onvolledig en moet worden aangepast:

*“Weggebruikers **moeten** zich steeds zo gedragen dat ze geen gevaar ... aanwezigheid van andere weggebruikers.”*

Artikel 8 – De bestuurders

8.§2. Complexe termen als *onverminderd* zijn te vermijden, de gemiddelde burger begrijpt deze niet.

Artikel 9 – Plaats op de openbare weg

Voetgangers (§1.)

Wanneer de voetgangers de rijbaan volgen, gaan ze *“links ten opzichte van de door hen gevolgde richting, of rechts wanneer veiligheidsredenen het rechtvaardigen”*.

Het verslag aan de koning verduidelijkt dat deze regel nu ook geldt *“voor voetgangers die een fiets, een tweewielig gemotoriseerd rijwiel of een tweewielige bromfiets aan de hand leiden.”*

De verwijzing naar een *tweewielig gemotoriseerd rijwiel* hierin is overbodig gelet op de gelijkstelling ervan met een *fiets*. Anders zouden ook andere met de fiets gelijk gestelde voertuigen kunnen worden vermeld, zoals het driewielig (gemotoriseerd) rijwiel dat maximaal 1 meter breed is.

Fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A (§6.)

De formulering van punt §6 klopt niet en moet aangepast worden om leesbaar te blijven:

“§ 6. Fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A moeten gebruik maken van onderstaande weggedeelten, wanneer deze berijdbaar zijn:

1°...

Bij gebrek daaraan moeten zij rechts in de gevolgde rijrichting gebruik maken van:

1° ofwel de rijbaan

2° ofwel de gelijkgrondse berm of de parkeerstrook

3° ofwel, buiten de bebouwde kom, de trottoirs en de verhoogde bermen. Dit geldt enkel voor fietsers.”

9.§6.5° vermeldt dat fietsers in voetgangerszones de ganse breedte van de openbare weg mogen gebruiken.

Er bestaat onduidelijkheid in het kader van een erf – waar er geen onderscheid tussen rijbaan en trottoir wordt gemaakt. Het is dan ook niet duidelijk waar de fietser dan moet rijden. Ook voor de voetgangers wordt verduidelijkt dat zij de volledige breedte van de openbare weg mogen gebruiken in erven.

Bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B en speed pedelecs (§7.)

De keuzemogelijkheid (fietspad of rijbaan) blijft behouden voor bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B en speed pedelecs wanneer de snelheid beperkt is tot 50 km/u of minder.

Het is aangewezen om in dat geval (bij maximum toegelaten snelheid beperkt tot 50 km/u of minder) bij algemene regel:

- Bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B te verplichten gebruik te maken van de rijbaan;

- Bestuurders van speed pedelecs de keuze te laten (fietspad of rijbaan)

Dit is als volgt te verantwoorden:

Bromfietsen klasse B hebben een maximumsnelheid van 45 km/u.

Speed pedelecs genieten daarentegen van een trapondersteuning waarvan de aandrijfkraft wordt onderbroken bij een snelheid van maximum 45 km/u.

Dit is een groot verschil: de bestuurder van de bromfiets klasse B moet louter een draai aan de gashendel geven om deze maximumsnelheid te bereiken, de bestuurder van de speed pedelec moet wel degelijk trappen (en dus spierkracht aanwenden) om vooruit te geraken en trapondersteuning te genieten.

Welke snelheid de speed pedelec zal halen is afhankelijk van verschillende factoren, zoals het weer (bijv. tegenwind), het vermogen van het voertuig en de fysieke mogelijkheden van de bestuurder.

Bij een maximumsnelheid van 50 km/u (of minder) zal het snelheidsverschil minder groot zijn tussen

- de bestuurders op de rijbaan en de bromfietser klasse B die aan 45 km/u rijdt op de rijbaan enerzijds
- in vergelijking met het snelheidsverschil tussen de fietsers (en bestuurders van speed pedelecs) en de bromfietser klasse B die aan 45 km/u op het fietspad rijdt anderzijds.

Nederland voerde in 1999 al de regel in *bromfiets op de rijbaan (BOR)* binnen de bebouwde kom. Een succesvolle maatregel gezien de afname van het aantal bromfietsongevallen. Worden onder meer vermeden: afslaan auto's in conflict met bromfietsen (onverwacht hoge snelheid) en conflicten op het fietspad ten gevolge van het hoge snelheidsverschil (45 km/u tov gem. 18 km/u). Behalve de bromfietzers zelf blijken vooral fietsers zeer gebaat met deze *BOR-maatregel*.

De indeling van punt §7. kan er dan uitzien als volgt:

1° snelheid beperkt tot 50 km/u of minder:

- a) *Bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B moeten gebruik maken van de rijbaan*
- b) *Bestuurders van speed pedelecs:*
 - o *moeten gebruik maken van het berijdbaar fietspad of de rijbaan;*
 - o *mogen in fietsstraten de ganse breedte van de rijbaan gebruiken ...*

2° toegelaten snelheid hoger dan 50 km/u.

...”

Artikel 11 – Voorrang

11.§1. stemt overeen met de algemene voorzichtigheidsregel (art. 7§1. – “... *geen gevaar of hinder veroorzaken voor de andere weggebruikers*”) en moet niet expliciet vermeld worden. Het voorzichtigheidsbeginsel houdt net in dat dat de weggebruiker maar een actie doet wanneer hij dat kan doen zonder gevaar voor ongevallen.

11.§3.1° Zoals deze bepaling nu is geformuleerd, geldt een algemene voorrang voor spoorvoertuigen, ongeacht of het spoorvoertuig van achterop komt of de weg kruist. Fietsersorganisaties zijn voorstander van een aangepaste bepaling in de zin van : “*Elke*

*weggebruiker moet voorrang verlenen aan de **kruisende** spoorvoertuigen; daartoe moet hij zich zo snel mogelijk van de sporen verwijderen”.*

Zie ook de opmerking bij 11.§3.7° en 8°

De verwijzing naar b) en c) kloppen niet in punt 7°, dit moeten 2° en 3° zijn.

Artikel 16 – Inhalen

Het verslag aan de koning vermeldt dat het sneller rijden van voertuigen op de spitsstrook ten opzichte van de voertuigen die zich op een ander gedeelte van de openbare weg bevinden niet als inhalen wordt beschouwd. Dit klopt niet aangezien de spitsstrook die opengesteld wordt, moet beschouwd worden als een gewone rijstrook. Op die manier zit deze bepaling mede vervat in punt 2°.

Artikel 17 – Inhaalverbod

In art.17 kan beter verwezen worden naar “het inhalen van een voertuig”, in plaats van het “het links inhalen van een voertuig” (in punt §1 en §2). Rechts inhalen zou bijvoorbeeld ook verboden moeten zijn ter hoogte van oversteekplaatsen voor voetgangers en/of fietsers.

Artikel 20 – Spoorwegen en overwegen

De formulering van de zin onder punt §2. klopt niet in het Nederlands. Dit is niet vlot leesbaar. Meer leesbaar en overzichtelijk is:

“De weggebruiker mag zich slechts op een overweg begeven na er zich van vergewist te hebben dat geen enkel spoorvoertuig nadert wanneer:

1° het een overweg is zonder slagbomen

2° het een overweg is zonder verkeerslichten

3° de lichten aan de overweg niet werken.”

Bovendien is deze opmaak in lijn met de opmaak in punt §3.

Artikel 22 – Autowegen

De verwijzing naar de bestaande Wegcode is niet correct: art.21.5. in de bestaande Wegcode is opgeheven, het betreft art. 21.4.5°.

Artikel 23 – Erven

De vierde alinea van het Verslag aan de Koning is niet toegepast en kan geschrapt worden. De bepaling “*de weggebruikers mogen het verkeer niet nodeloos belemmeren*” is hier niet weerhouden. Er wordt afzonderlijk verwezen naar de voetgangers enerzijds en de bestuurders anderzijds.

In het erf is spelen toegelaten op de ganse breedte van de openbare weg, maar het mogen dan geen spelende kinderen op fietsen of daarmee gelijkgestelde voortbewegingstoestellen zijn (bijvoorbeeld kinderen die een fietsparcours uittekenen, kinderen die leren fietsen in een erf, etc.). In dat geval zouden zij volgens de voorgestelde bepaling rechts moeten rijden. Artikel 9.§1. laatste lid bepaalt dat

voetgangers in erven de volledige breedte van de openbare weg mogen gebruiken, dat is niet voorzien voor de fietsers. Fietsers zouden ook de volledige breedte van de openbare weg moeten kunnen gebruiken in het erf.

Artikel 25 – Voorbehouden wegen of delen van openbare wegen

25.§1.7° maakt duidelijk dat wanneer het symbool van de fiets is aangebracht ook brede rijwielen zijn toegelaten. Drie- en vierwieliers worden hier niet vermeld omdat de rijwielen die maximum 1 meter breed zijn, gelijkgesteld worden met fietsen. Anderzijds is het eenvoudiger om hier zonder meer te verwijzen naar *rijwielen* (wanneer het symbool van de fiets is aangebracht op het verkeersbord F99). Dit is alomvattend en ook in overeenstemming met de definitie van plaatselijk verkeer.

Artikel 26 – Voetgangerszone

De titel van het artikel staat idealiter ook in het meervoud, net als de voorgaande artikelen (erven, rotondes, etc.).

26.§1.5° Deze voertuigen vallen eerder onder punt 8° omdat deze voertuigen niet herkenbaar zijn – en wel herkenbaar worden d.m.v. een doorgangskaat.

Artikel 27 – Speelstraat of schoolstraat

De titel van het artikel staat idealiter ook in het meervoud, net als de voorgaande artikelen (erven, rotondes, etc.).

Schoolstraat

Op basis van de bemerkingen van gemeenten – die het concept in de praktijk moeten omzetten – doen we volgend voorstel van tekst:

“Art.27. Schoolstraten

§1. Enkele volgende bestuurders hebben toegang tot de schoolstraat:

1° bestuurders van rijwielen en van speed pedelecs

2° de personen die in het bezit zijn van een toelating.

Onder bestuurders van rijwielen vallen dan:

- de fietsers
- de bestuurders van gemotoriseerde rijwielen, die overeenkomstig de definitie van gemotoriseerd rijwiel (art.2) gelijkgesteld worden met resp. fietsen (zijnde tweewielige rijwielen) en drie- of vierwielige rijwielen.
- gebruikers van voortbewegingstoestellen waarmee sneller dan stapvoets wordt gereden, die overeenkomstig de definitie van voortbewegingstoestel (art.2) gelijkgesteld worden met fietsers

De voetgangers en de daarmee gelijkgestelde gebruikers van een voortbewegingstoestel waarmee niet sneller dan stapvoets wordt gereden (gelijkstelling in art.2) hebben uiteraard ook toegang tot de schoolstraat.

Verder kan art.27 het volgende bepalen:

“§2. In schoolstraten mogen voetgangers en bestuurders van rijwielen de volledige breedte van de openbare weg gebruiken.

§3. De bestuurders die in een schoolstraat rijden, moeten de doorgang vrijlaten voor de voetgangers en bestuurders van rijwielen, hen voorrang verlenen en er zo nodig voor stoppen. De bestuurders van rijwielen moeten de doorgang vrijlaten voor de voetgangers en er zo nodig voor stoppen.”

Speelstraat

Tot de speelstraat hebben rijwielen (ongeacht hun breedte) per definitie toegang (§1.3°), hetzelfde moet gelden voor de speed pedelecs.

27.§2. De vermelding dat voetgangers en bestuurders van rijwielen de ganse breedte mogen gebruiken, kan opgenomen worden in artikel 9, naar analogie met de regeling voor de voetgangerszones en de erven.

Artikel 28 – Algemene regels betreffende het stilstaan en het parkeren

Deze bepaling zou wellicht meer correct en niet voor interpretatie vatbaar zijn als volgt:

“Fietsen, bromfietsen met een maximumbreedte van 1 meter en voorbewegingstoestellen ...”

Fietsen omvatten de tweewielige rijwielen met een maximumbreedte van 1 meter en de daarmee gelijkgestelde voertuigen. Zo is er ook geen discussie mogelijk of de zinsnede *met een maximum breedte van 1 meter* al dan niet betrekking heeft op de rijwielen.

Artikel 29 – Stilstaan- en parkeerverbod

29.3°a) de term *onverminderd* wordt door de gemiddelde weggebruiker niet begrepen. Deze is te vermijden. Alternatief: *“... op de trottoirs en, binnen de bebouwde kommen op de verhoogde bermen. De bepalingen van artikel 28§4 blijven van toepassing”*.

Artikel 30 – Parkeerverbod

30.1°c) Hier dient meer duidelijkheid te komen over het feit dat er ook links en rechts van een *inrit* ruimte moet worden vrijgelaten. Er is minimaal 50 cm vrije ruimte langs beide kanten van de garagepoort nodig – in smalle straten meer – om (vlot) een garage te kunnen inrijden. Steden en gemeenten krijgen veel meldingen over voertuigen die te dicht tegen een garagepoort geparkeerd staan. Dit moeten ze dan telkens oplossen met behulp van markeringen.

Artikel 31 – Beperkte parkeertijd

Het tweede lid laat toe dat buitenlandse bestuurders een parkeerschijf leggen die verschilt van *de Belgische parkeerschijf* zoals bepaald in het MB van 01.12.1975. Het is niet duidelijk of er een lijst van buitenlandse parkeerschijven bestaat en dus controle mogelijk is.

Het controlemechanisme van de parkeerschijf voor de regelingen opgenomen in punt §3. wordt sterk in vraag gesteld. In het bijzonder voor wat de uitvoering van de controle betreft.

De parkeerschijf achter de voorruit van een zware vrachtwagen is bijvoorbeeld niet zichtbaar voor de parkeerwachters (zonder ladder), gelet op de hoogte van de cabines.

31.§3.3° voorziet dat ook aanhangwagens de parkeerschijf moeten gebruiken. Dit is niet realistisch (Hoe kan je op een aanhangwagen een parkeerschijf aanbrengen? Waar moet men bijvoorbeeld op een zware oplegger de parkeerschijf zichtbaar aanbrengen, zonder dat deze kan wegwaaien, gestolen worden, verdraaid worden door passanten, ...?).

Artikel 35 – Gebruik van de lichten: voertuigen en weggebruikers die de openbare weg volgen

35.§3.1°c) Het woord “in” is overbodig tussen het eerste en tweede lid.

Voor militaire kolonnes op manoeuvres bepaalt de minister van landsverdediging of zijn gemachtigde welke voorzorgen de militairen moeten nemen om de verkeersveiligheid te garanderen.

35.§3.2° In verband met het knipperen van de lichten is het aangewezen de wegverkeersreglementen van de ons omliggende landen te bekijken. De Nederlandse en Duitse Wegcode verbieden het knipperende licht. Dit zou vervelend zijn voor andere weggebruikers en zou zelfs een gezondheidsrisico inhouden voor epilepsiepatiënten die dit knipperen waarnemen.

In het Verslag aan de Koning hebben het tweede en derde lid m.b.t. §3.2° betrekking op art.83§5.1° eerder dan op art. 35.

Artikel 41 – Gebruik van aerodynamische systemen

Er dient – minstens in het Verslag aan de Koning – verduidelijkt over welke systemen het gaat.

Artikel 42 – Veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen

Naar analogie met de titels van voorgaande artikelen kan de titel van dit artikel beter worden ***Gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen.***

42.§4.1° moet aangepast worden: “... *is het gebruik van een geschikt kinderbeveiligingssysteem is verplicht.*”

Artikel 43 – Valhelm – beschermende kleding

Naar analogie met de titels van voorgaande artikelen kan de titel van dit artikel beter worden ***Gebruik van de valhelm en beschermende kleding.***

Artikel 45 – Gedrag van de bestuurders tegenover voetgangers

Deze bepalingen (art.45 t.e.m. art.50) gaan helemaal verloren tussen de andere verkeersregels. Het is aangewezen om deze meer vooraan in het verkeersreglement op te nemen.

45.§3. bepaalt de gedragsregel ter hoogte van bussen, autocars etc. die stilstaan om reizigers te laten in- of uitstappen.

Het is onvoldoende duidelijk of een bestuurder, zoals een fietser, enkel moet stoppen als er geen perron is of deze ook voorrang moet geven als een reiziger afstapt (op een smal perron) en dan over het fietspad naar het voetpad/berm stapt. Het is aangewezen dit te verduidelijken, op zijn minst in het verslag aan de koning.

Verder is een aanpassing vereist:

*“... wanneer hij rijdt langs een autocar ... die **stilstaat** (in plaats van stilstaan) ...”*

Artikel 46 – Gedrag tegenover georganiseerde groepen weggebruikers

Overeenstemming is vereist tussen art. 46 en art. 48:

- 46 Gedrag tegenover **georganiseerde** groepen weggebruikers
- 48 Gedrag van weggebruikers in groep

Het kan bijvoorbeeld niet de bedoeling zijn dat de autobestuurder breekt door een groep van fietsende scholieren aan het einde van de schooldag, en zijn voorrang van rechts opeist.

Artikel 47 – Gedrag tegenover de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen

47.§1. De bestuurder moet steeds een zijdelingse afstand van 1 meter respecteren t.a.v. de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen. Hieraan wordt toegevoegd dat deze zijdelingse afstand 1,5 meter moet zijn buiten de bebouwde kom.

De toevoeging met het derde lid (*“indien deze minimumafstand niet nageleefd kan worden...”*) wordt gezien als een vrijgeleide voor *onaangepast* voorbijsteken Als de zijdelingse afstand niet gerespecteerd kan worden, is het beter dat er niet wordt ingehaald (denk aan situaties met onregelmatigheden in het wegdek, hetgeen tot confrontaties kan leiden).

Let ook op de gelijkaardige regeling voor de minimaalstand met de voetgangers (art.45.§2.).

Artikel 48 – Gedrag van weggebruikers in groep

Net als art.44 de titel *Prioritaire voertuigen* heeft en art.55 de titel *Gespannen – dieren* kan de titel van dit artikel beperkt blijven tot *Weggebruikers in groep*. Elk van deze artikelen bepaalt de gedragsregels van specifieke weggebruikers.

Artikel 49 – Oversteken voor voetgangers

Net als art.44 de titel *Prioritaire voertuigen* heeft en art.55 de titel *Gespannen – dieren* kan de titel van dit artikel beperkt blijven tot *Voetgangers*. Elk van deze artikelen bepaalt de gedragsregels van specifieke weggebruikers.

Artikel 50 – Bepalingen voor bestuurders van rijwielen of bromfietsen

Net als art.44 de titel *Prioritaire voertuigen* heeft en art.55 de titel *Gespannen – dieren* kan de titel van dit artikel beperkt blijven tot *Bestuurders van rijwielen of bromfietsen*. Elk van deze artikelen bepaalt de gedragsregels van specifieke weggebruikers.

Het is niet duidelijk waarom een fiets met aanhanger niet naast een andere fiets zou mogen rijden, terwijl een driewielige bakfiets (max. 1m breed) en een fiets, of bijvoorbeeld ook een tandem dat wel mogen.

Artikel 51 – Zitplaatsen

Dit artikel stelt de regels vast in verband met zitplaatsen.

Het is wenselijk dit artikel direct voor of direct na het artikel m.b.t. de veiligheidsgordels (art.42) aan bod te laten komen. Deze horen samen.

De vermelding van het gemotoriseerd rijwiel in het laatste lid is overbodig, de vermelding van het rijwiel volstaat: de gemotoriseerde rijwielen worden immers per definitie gelijkgesteld met de rijwielen.

Artikel 54 – Ongeval, defect voertuig of verlies van lading

Het Verslag aan de Koning vermeldt dat “niet het bereiken van de politie op zich, maar wel het feit dat deze zich al dan niet naar de plaats van het ongeval kan begeven van belang is”. De tekst zou in die zin zijn aangepast (“... indien, na het verwittigen van de politie, deze niet ter plaatse kan komen ...”). Dat is niet het geval voor het ongeval met enkel stoffelijke schade. De aanpassing is enkel gebeurd onder punt §7.3° voor wat betreft het ongeval met lichamelijke letsels.

Artikel 55 – Gespannen – dieren

In punt §4. wordt nog gesproken over het vervoer per *mallejan*. De vraag rijst in hoeverre deze bepaling vandaag nog nodig is. Ondertussen worden boomstammen toch wel op een andere manier vervoerd...

De nummering van de verschillende onderdelen in dit artikel (leden) dient behouden te blijven om in overeenstemming te zijn met de opmaak van de andere artikelen, met een gelijkaardige nummering.

Artikel 57 – Experimenten

Dit artikel voorziet de mogelijkheid dat testvoertuigen gebruikt worden in het kader van experimenten met geautomatiseerde voertuigen. Ook experimenten met verkeerstekens kunnen worden toegelaten.

Het is weliswaar niet duidelijk op welke wijze deze bepaling zal toegepast worden. Is het de bedoeling dat telkens wanneer een proefopstelling gevraagd wordt een (federaal?) ministerieel besluit tot stand zal komen waarbij de regels omtrent het aanbrengen van de verkeerstekens zullen worden bepaald? En waarin dan ook de tijdsduur zal worden opgenomen?

Titel 3. - Verkeerstekens

Hoofdstuk 1. - Verkeerslichten

Artikel 60 – Cirkelvormige verkeerslichten, pijlvormige verkeerslichten en lichten met een fietssilhouet.

De formulering van dit artikel is duidelijker. Er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen

- §1. De cirkelvormige verkeerslichten – deze mogen ook als zodanig benoemd worden. Nu wordt enkel in de titel van art.60 en in punt §2. van art.60 verwezen naar de cirkelvormige verkeerslichten. In punt §1. zelf ontbreekt de vermelding *cirkelvormige* verkeerslichten.
- §2. De pijlvormige verkeerslichten
- §3. De lichten met een fietssilhouet

Artikel 64 – Voetgangerslichten en combinatie voetgangers-fietserslichten

De formulering in punt §1. klopt niet helemaal. Zo wordt er verwezen naar *de voetgangerslichten en de combinatie van voetgangers- en fietserslichten* maar in punt 1° wordt dan vermeld “*het rode licht stelt het verlichte silhouet van een onbeweeglijke voetganger voor*”. Dit klopt niet wanneer het gaat om een combinatie van voetgangers- en fietserslichten.

Om de leesbaarheid ten goede te komen, raden we een gelijkaardige indeling als artikel 60 aan:

“§ 1. De voetgangerslichten hebben de volgende betekenis:

1° rood licht betekent ...

2° groen licht betekent ...

3° wanneer het groene, oranjegeel of rode voetgangerssilhouet omringd is door pijlen betekent dit ...

§ 2. De combinatie voetgangers-fietserslichten hebben de volgende betekenis:

1° wanneer de lichten het verlichte silhouet van een fiets en een voetganger voorstellen, gelden deze lichten slechts voor voetgangers, fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen. De combinatie voetgangers-fietserslichten hebben dezelfde betekenis als de voetgangerslichten.

2° wanneer het groene, oranjegeel of rode fiets- en voetgangerssilhouet omringd is door pijlen betekent dit ...

§ 3. Het rode licht wordt bovenaan geplaatst ...

§ 4. Indien er geen voetgangerslichten zijn, moeten de voetgangers de driekleurige verkeerslichten die het voertuigenverkeer regelen, in acht nemen.”

64.§1.1° Meer correct zou zijn te vermelden dat het rode voetgangerslicht betekent “... dat het verboden is het oversteken te beginnen”. Personen die aan het oversteken zijn, mogen immers nog wel verder oversteken.

“rood licht betekent dat het verboden is ~~over te steken~~ het oversteken te beginnen. Het rode licht stelt het verlichte silhouet van een onbeweeglijke voetganger voor;”

Zie bijvoorbeeld in de Nederlandse wegcode art.74.1.: “rood licht: voetgangers mogen niet meer beginnen over te steken; reeds overstekende voetgangers moeten zo snel mogelijk doorlopen.”

64.§1.2° Het voorzien van een oranjegeel voetgangerslicht gaat in tegen het Verdrag van Wenen inzake de verkeerstekens (“*voetgangerslichten dienen bij voorkeur van het tweekleurenstelsel te zijn*”).

Punt 3° behandelt de combinatie van voetganger-fietser. We kunnen volgende bezwaren noteren tegen de invoering van de twee silhouetten in één lens:









- Meer complexiteit in het Verkeersreglement, hetgeen aanleiding kan geven tot onveilige verkeerssituaties.
Er ontstaan immers twee soorten fietserslichten:
 - o Enerzijds de (huidige) fietserslichten die bij de aanvang van het kruispunt zijn opgesteld en waarvan het rode licht niet mag voorbijgereden worden;
 - o Anderzijds de combinatie van fietsers/voetgangers (zoals hier wordt voorgesteld) die aan de overzijde van het kruispunt worden opgesteld omdat vandaag alle voetgangerslichten aan de overkant worden opgesteld. Dit betekent dat dit combinatie licht het regime van het voetgangerslicht volgt en dus als fietser zou mogen voorbijgereden worden (wanneer het rood licht aangaat tijdens de oversteekbeweging).Dit systeem van 2 soorten fietserslichten zal leiden tot verwarring en onveilige situaties. Hierbij wordt onder meer gedacht aan de situatie waarbij het combinatie licht op een brede middenberm van een 2x2 wordt opgesteld: staat dit aan het begin van een oversteek (=niet doorrijden) of aan het einde (=doorrijden)? Zeker naar jonge kinderen, voor wie de fiets het enige transportmiddel is dat ze zelfstandig kunnen gebruiken, zorgt dit voor meer verwarring en onduidelijkheid.
- Verder is wegens strijdigheid met het Verdrag van Wenen van 1968 inzake verkeerstekens, een combinatie van voetgangerslichten en fietserslichten in één lens niet mogelijk:
 - o Voetgangerslichten dienen bij voorkeur van het tweekleurenstelsel zijn (opgelegd door artikel 24.2 van het Verdrag), terwijl de fietserslichten tot het driekleurig stelsel behoren (artikel 23 verdrag).
 - o Artikel 24.4 van het Verdrag van Wenen stelt dat voetgangerslichten zo moeten ontworpen én gerangschikt zijn dat de mogelijkheid wordt uitgesloten dat zij door de bestuurders kunnen worden beschouwd als verkeerslichten bestemd voor het verkeer met voertuigen: een combinatie van voetgangers/fietserslicht gaat conceptueel in tegen dit voorschrift.
 - o Tenslotte schrijft artikel 23.3bis van het Verdrag voor dat de verkeerslichten aan de kruispunten (dus ook fietserslichten) geplaatst worden vóór het kruispunt of in het midden van en boven het kruispunt; zij kunnen herhaald worden aan de overzijde van het kruispunt.

Dit betekent dat het licht aan de overkant van het kruispunt dus dezelfde betekenis moet hebben als het aanvangslicht voor het kruispunt. Het kan dus niet dat men een rood herhalingslicht zou mogen voorbijrijden, want het licht aan de overkant mag enkel maar een herhalingslicht zijn, met dezelfde betekenis als het beginlicht vóór het kruispunt opgesteld.

Hoofdstuk 2. - Verkeersborden

Artikel 66 – Algemene bepalingen

Het is zeer verwarrend dat de gebruikte symbolen op de verkeersborden niet altijd dezelfde betekenis hebben:

- Bord C5  verboden toegang voor motorvoertuigen met meer dan twee wielen en voor motorfietsen met zijspan versus het symbool P.4.  voor personenauto's, auto's voor dubbelgebruik en minibussen.
- Bord C11  verboden toegang voor rijwielen versus het symbool P.2.  voor fietsen
- Bord C22  Verboden toegang voor autobussen of autocars versus het symbool P.7.  voor autocars
- C23  Verboden toegang voor voertuigen of slepen bestemd voor het vervoer van zaken versus het symbool P.5.  voor lichte vrachtauto's en vrachtauto's.

66.§3. Termen als *onverminderd* zijn te vermijden.

In het verslag aan de koning:

- Onder de categorieën van verkeersborden wordt nog steeds verwezen naar *B. verkeersborden betreffende de voorrang*, waar dit *voorrangsborden* moeten zijn;

Artikel 67 – Gevaarsborden

A25 – kan best enkel het fietssymbool bevatten, in plaats van combinatie met bestuurder. Zo blijft de eenvormigheid met andere borden waarop een fietsprofiel is aangeduid. Dit is ook in Nederland zo.

Zelfde opmerking voor borden F49 en F50.

Artikel 68 – Voorrangsborden

B22 en B23 – de regeling waarbij fietsers het rode of oranjegele licht mogen voorbijrijden, wordt uitgebreid:

- Het betreft het afslaan naar rechts, rechtdoor en ook het afslaan naar links;
- De regeling geldt ook voor bestuurders van speed pedelecs, maar niet voor andere tweewielige bromfietsen, zoals dat bij de lichten in art.60§3.3° wel het geval is.

Artikel 69 – Verbodsborden

C6 en C7 – Het onderscheid tussen de symbolen van het verkeersbord C6 (quad) en C7 (motorfiets) is visueel niet duidelijk. Dit dreigt in de praktijk voor een moeilijke toepassing te zorgen.

C17 – Wordt dit verkeersbord nog wel gebruikt en moet het met andere woorden nog wel voorzien worden? Dit betreft toch ook een modernisering van de Wegcode...

C25 – Betreft: *“Verboden toegang voor voertuigen of slepen waarvan de lengte, lading inbegrepen, groter is dan de aangeduide.”*

Het symbool van de vrachtwagen is in eerder verwarrend, want zou kunnen doen vermoeden dat het verbod enkel geldt voor vrachtwagens (en bijv. niet voor autocars). Het is dan ook aangewezen om het symbool niet langer op te nemen en zonder meer



te kiezen voor .

Artikel 70 – Gebodsborden

D1 – Het volstaat om voor varianten a, b, c, f en g in de legende van de borden op te nemen:

“verplichting de door de pijl aangeduide richting te volgen. De plaatsgesteldheid bepaalt de stand van de pijl.”

D9 – Het is wenselijk om hier ook de speed pedelec aan toe te voegen. Deze kan ook tegen aangepaste snelheid rijden (net als de sportieve fietser die zijn snelheid moet aanpassen).

Zelfde opmerking voor D11.

Zonder aanpassing kan dit voor verwarring zorgen: fietspadsecties in D7 en D9/D11 volgen elkaar vaak op, zeker in stedelijke omgevingen. Speed pedelec gebruikers moeten dan per sectie voortdurend wisselen. Ook moeten wegbeheerders minder gebruik maken van onderborden.

D18 - Complexe termen als *onverminderd* zijn te vermijden. Voorstel van aanpassing:

“Einde van het verplicht gebruik van de dimlichten. De bepalingen van artikel 35 blijven van toepassing.”

Artikel 71 – Verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren

De vermelding in het verslag aan de koning dat verkeersborden E1 het de wegbeheerders toelaten het parkeren te verbieden buiten de parkeerstroken is overbodig:

- a) Dit blijkt uit de betekenis van de verkeersborden
- b) Dit doet vermoeden dat borden E1 hiertoe de enige oplossing zouden zijn. Zo wordt voorbij gegaan aan andere mogelijkheden: gele onderbroken strepen, verdrijvingsvlakken, infrastructurele ingrepen, zonale borden E1... En zelfs de mogelijkheid zoals eerder in Nederland werd toegepast: onderbord met opschrift *“parkeren enkel in de vakken”* – rekening houdende met de *flexibiliteit* die

wegbeheerders krijgen in art.74§5. (toelating om het verkeersgedrag op het onderbord aan te duiden, op voorwaarde dat dit duidelijk identificeerbaar is).

Artikel 72 – Aanwijzingsborden

De bestaande verkeersborden F4a en F4b worden geschrapt en voortaan opgenomen bij de andere snelheidszones.

De legende van het bord F15 bevat de bepaling “*De bestuurder moet afhankelijk van de richting die hij volgt, de aanwijzingen volgen.*” De meerwaarde van deze bepaling wordt in vraag gesteld..

Artikel 73 – Signalisatie met zonale geldigheid

Het ontwerp voorziet de mogelijkheid om ook de zonale geldigheid te geven aan de verkeersborden F101 en F113. Deze duiden respectievelijk aan:

- het *einde van weg of van het deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van de aangeduide weggebruikers,*
- het *einde van een fietsstraat.*

Het zijn niet de borden die een einde van een regeling aanduiden die zonale geldigheid zouden moeten krijgen.

Het is het bord dat een regeling aanduidt (bijv. C43, E9, F111, etc.) dat verschijnt ofwel op een wit bord dat het begin van een zone aanduidt (Z1), ofwel op een wit bord met zwarte streep dat het einde van een zone aanduidt (Z3).

Artikel 74 – Onderborden

74.§4. onderbord M17 wordt geschrapt, want duidt hetzelfde aan als onderbord M19 (de periode waarin het verbod of de toelating van toepassing is). Weliswaar moet de nummering van de onderborden logisch blijven doorlopen.

74.§4. De vermelding van het nieuwe pictogram P19 *In- en uitstappen van personen* in bijlage 1 veronderstelt volgende aanpassingen:

- een punt tussen *P* en *19*: *P.19*
- een koppelteken achter *in*. *in- en uitstappen* (in plaats van *in en uitstappen van personen*).

Het mag ook uitgeklaard worden waartoe de categorie *dieren* behoort. Zijn dit zaken in de wegcode?

Hoofdstuk 3. – Wegmarkeringen.

Artikel 75 – Overlangse markeringen die de rand van de rijbaan aanduiden

75.§1.2. de gele streep duidt overeenkomstig het ontwerp op een parkeerverbod.

Wanneer deze gele streep doorlopend is, geldt er ook een stilstaanverbod.

We kunnen wel in vraag stellen of er dan voldoende verschil zal zijn met de tijdelijke wegmarkeringen bij wegenwerken(?)

75.§2. het moet duidelijk gesteld worden welke de betekenis is van het verkeersteken, met name welke gedragsregel hieraan verbonden is (stilstaan en parkeren).

Artikel 77 – Overlangse markeringen die een fietspad aanduiden

De zinsnede uit het bestaande Verkeersreglement *“en dat niet breed genoeg is voor het autoverkeer”* wordt geschrapt.

Zo wordt ook toegelaten dat het fietspad aangeduid d.m.v. wegmarkeringen even breed kan zijn als een rijstrook. Op zich positief, maar er kan nog verwarring ontstaan omdat dezelfde onderbroken streep wordt gebruikt als voor het scheiden van de rijstroken.

Suggestie voor aanduiding van het fietspad:

“Het deel van de openbare weg afgebakend door witte onderbroken strepen met voorbij elk kruispunt het silhouet van een fietser, is een fietspad.”

Door de plaatsing van het silhouet kan ook aangegeven worden in welke richting het fietspad geldig is.

Dit vermijdt ook dat men de eigenlijke rijbaan als fietspad kan beschouwen (rijbaan tussen twee fietspaden, zonder doorlopende lijn erlangs en zonder markering die de rijstroken van elkaar scheidt, zou men anders als fietspad kunnen beschouwen).

Artikel 78 – Dwarsmarkeringen

78.§3 en §4. betreffen resp. *de oversteekplaats voor voetgangers* en *de oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen*. De toevoeging van “voor” is vereist.

Artikel 79 – Andere markeringen

79.§9. De nieuwe bepaling is niet duidelijk:

- Enerzijds wordt met de streep een laad- en loszone aangeduid, het lijkt alsof het stilstaan om personen te laten in- en uitstappen niet toegelaten is.
- Anderzijds zou het stilstaan om personen te laten in- en uitstappen wel toegelaten zijn, wanneer deze streep aangebracht is ter hoogte van een halteplaats.

Eenzelfde streep met twee verschillende betekenissen getuigt niet van vereenvoudiging. Het is bovendien weinig wenselijk dat voertuigen langdurig zouden stilstaan voor het laden en lossen van zaken ter hoogte van een halteplaats (bijv. een grote verhuiswagen laden of lossen op een halteplaats).

Ook heeft deze markering in het buitenland een andere betekenis, hetgeen voor verwarring kan zorgen.

Titel 5. – Rijwielen, hun aanhangwagens en gespannen

Deze artikels gaan ‘verloren’ in de gehele tekst. Deze bepalingen m.b.t. de uitrusting zouden bijvoorbeeld beter ter hoogte van het artikel m.b.t. het gebruik van de lichten kunnen opgenomen worden.

Artikel 83 – Rijwielen en hun aanhangwagens

De titel van dit artikel kan zich duidelijker onderscheiden van de artikelen met de concrete gedragsregels van rijwielen (art.50. *Bestuurders van rijwielen of bromfietsen*), bijvoorbeeld als volgt: *Uitrusting van rijwielen en hun aanhangwagens*

83.§5.1° Het woord “en” ontbreekt:

“De lichten en reflectoren moeten duidelijk zichtbaar zijn en goed werken.”

Artikel 84 – Gespannen

De titel van deze artikelen kan zich duidelijker onderscheiden van de artikelen met de concrete gedragsregels van gespannen (art.55. *Gespannen – dieren*), bijvoorbeeld als volgt: *Uitrusting van gespannen*

Titel 6. – Opheffing, overgangsbepalingen en inwerkingtreding

Artikel 86 – Overgangsbepalingen

De overgangsregeling houdt rekening met de gemiddelde levensduur van een verkeersbord, namelijk 15 jaar.

Artikel 87 – Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2021.

Elk artikel wordt van een titel voorzien. Het is niet logisch om de titel van dit artikel te schrappen.

Artikel 88 – Regelt de uitvoering van het besluit.

Analoog aan de opmerking bij vorig artikel: aangezien elk artikel in dit besluit van een titel wordt voorzien, is het logisch om ook dit artikel een titel te geven, bijv.

Uitvoering.