

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot
wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975
houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer
en van het gebruik van de openbare weg
- Principiële goedkeuring

In het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (de wegcode) worden twee wijzigingen doorgevoerd. Enerzijds wordt de regelgeving inzake de lading van voertuigen aangepast en anderzijds wordt een plaatsingsvoorwaarde voor driekleurige verkeerslichten opgeheven zodat een flexibele verkeerslichtenregeling mogelijk wordt.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

De voorgestelde wijzigingen situeren zich binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en meer bepaald binnen het bevoegdheidspakket inzake de weginfrastructuur en het wegenbeleid.

De opheffing van de plaatsingsvoorwaarde voor driekleurige verkeerslichten kadert zowel binnen de operationele doelstelling “Een vlotte doorstroming op de weg realiseren” als de operationele doelstelling “Investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk” van de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019-2024.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingsadvies nr. 2020/389 van 20 november 2020.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Het voorliggend ontwerpbesluit beoogt op twee vlakken wijzigingen aan te brengen in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (hierna: de wegcode).

Ten eerste worden enkele wijzigingen doorgevoerd met betrekking tot de lading van voertuigen.

Overeenkomstig artikel 6, §1, XII, 3° van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 (hierna: bijzondere wet) zijn de gewesten bevoegd voor de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, evenals de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading.

Ten tweede wordt een plaatsingsvoorwaarde voor driekleurige verkeerslichten opgeheven.

De gewesten zijn op grond van artikel 6, §1, XII, 2° van de bijzondere wet bevoegd voor de regelgeving inzake het plaatsen en de technische eisen, evenals de controle op de verkeerstekens.

In de memorie van toelichting bij de bijzondere wet van 6 januari 2014 met betrekking tot de Zesde Staatshervorming wordt verduidelijkt dat deze bevoegdheid, de materie die geregeld wordt door het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald, eveneens de algemene plaatsingsvoorwaarden betreft, zoals bepaald in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Zodoende is het Vlaamse Gewest bevoegd om de vooropgestelde wijzigingen door te voeren.

Wijzigingen met betrekking tot de lading van voertuigen

Een eerste wijziging heeft betrekking op de ladingzekering in artikel 45 van de wegcode.

Overeenkomstig artikel 45.2 van de wegcode moeten ladingen bestaande uit graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder in bulk of in balen, overdekt worden met een dekzeil of met een net. De essentie van deze bepaling is dat de lading niet mag 'stuiven' en de goederen vast genoeg moeten liggen om niet van het voertuig te vallen of te waaien.

De tweede zin van artikel 45.2 van de wegcode voorziet een uitzondering voor vervoer binnen een straal van 25 km van de plaats van de lading, voor zover het vervoer niet over de autosnelweg geschiedt. In dit laatste geval moet de lading alsnog worden afgedekt.

Omdat sommige ladingen in bulk of in balen niet stuiven of waaien, wordt er thans een expliciete uitzondering voorzien op de verplichting om de lading af te dekken met een dekzeil of net, op voorwaarde dat de lading niet waait of stuift.

Artikel 45.2 wordt integraal vervangen door een nieuw artikel 45.2, waarbij het eerste lid bestaat uit de algemene verplichting om de lading af te dekken en het tweede lid de uitzonderingen omvat.

Een tweede wijziging betreft de maximale hoogte van een voertuig geladen met geperste balen vlas in artikel 46 van de wegcode.

De maximale hoogte van een beladen voertuig wordt, overeenkomstig artikel 46.3 van de wegcode beperkt tot 4 meter.

Voor het vervoer van sommige ladingen, inzonderheid geperste balen vlas, impliceert deze beperking dat een aanzienlijk deel van de nuttige laadruimte van een voertuig niet kan benut worden. Gemiddeld hebben geperste vlasballen immers een hoogte van 1 à 1,1 meter, waardoor het, onder de huidige regelgeving, onmogelijk is om drie balen op elkaar te laden zonder over maximale hoogte te overschrijden. Bij het vervoer van 2 balen op elkaar zal men steeds over de volledige lengte van het voertuig ongeveer 0,8 à 1 meter nuttige hoogte verliezen (i.e. 25 á 35 %), hetgeen onvermijdelijk leidt tot extra transporten en kosten.

Hierbij dient te worden verduidelijkt dat het cruciaal is dat tijdens het volledige proces, van de oogst van het vlas tot het afgewerkt product, de vlasstengel zorgvuldig op zijn volle lengte behouden blijft. Beschadigde of gekraakte stengels kunnen niet meer gebruikt worden als lange vezel, wat het hoofdproduct is. Om die reden is het onmogelijk om te werken met lagere balen of de balen aan te passen zodat de ladingscapaciteit maximaal kan gebruikt worden wat met de grondstoffen van de anderen balen wel mogelijk is.

Om die reden wordt de maximale hoogte van voertuigen die beladen zijn met geperste balen vlas, verhoogd tot 4,3 meter. Op die manier kunnen, in principe, steeds 3 balen boven elkaar vervoerd worden.

Uiteraard doet deze verhoging geen afbreuk aan de regels inzake ladingzekerheid en de algemene voorzichtigheidsverplichting van de bestuurder, inzonderheid wanneer er onder bruggen en dergelijke gereden wordt. Het blijft te allen tijde de verantwoordelijkheid van de bestuurder om te verifiëren dat het transport geen schade berokkent aan de weginfrastructuur. Daarnaast blijven ook de regels inzake maximale massa's onverkort van toepassing.

Opheffing van een plaatsingsvoorwaarde voor driekleurige verkeerslichten

De plaatsingsvoorwaarden van verkeerstekens zijn hoofdzakelijk opgenomen in het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens (hierna: het reglement van de wegbeheerder). Dit reglement bevat regels voor de wegbeheerder omtrent de wijze van opstelling en combinatie van de verschillende verkeerstekens (verkeerslichten, verkeersborden en wegmarkeringen).

Daarnaast bevat ook de wegcode, naast de algemene regels betreffende het gebruik van de openbare weg, een aantal plaatsingsvoorwaarden inzake de verkeerstekens.

Zo bepaalt artikel 61.3.2, eerste lid, van de wegcode met betrekking tot de driekleurige verkeerslichten:

“Wanneer de verkeerslichten op een kruispunt geplaatst zijn, mogen het groene of oranjegele licht slechts verschijnen wanneer de rode lichten branden voor het verkeer dat uit de dwarswegen komt”

Deze plaatsingsvoorwaarde verhindert een flexibele toepassing van het driekleurig stelsel met pijlen en de uitrol van het vierkant-groen principe.

Waar mogelijk, in functie van veiligheid en doorstroming, moeten kruispunten zo veel als mogelijk conflictvrij worden gemaakt. Het driekleurig stelsel met pijlen leent zich hier perfect toe op sommige kruispunten, doch wordt in zijn mogelijkheden beknot door de plaatsingsvoorwaarde uit artikel 61.3.2, eerste lid, van de wegcode.

Door de invoering van de nieuwe fietsersverkeerslichten met pijltjes in artikel 61.1.7° van de wegcode, werd het vierkant-groen principe geïntroduceerd in de regelgeving.

Volgens dit principe krijgen fietsers en bestuurders van bromfietsers gelijktijdig groen op alle takken van het kruispunt in een aparte fase van de automobilisten. Hierdoor is er geen conflict mogelijk met deze laatste categorie van voertuigen, waardoor zware ongevallen vermeden worden. Toepassing van deze groene pijltjesverkeerslichten maakt dat er per definitie uit de dwarswegen geen aanduiding met een rood fietserslicht wordt aangeduid, maar eveneens een zelfde groen pijltjesverkeerslicht.

Hiernaast zal de toepassing van vierkant groen in de praktijk ook mogelijk zijn met gewone klassieke fietserslichten, met name op kruispunten waar niet alle takken op gelijke wijze groen zullen krijgen. Bij wijze van proef wordt vierkant groen voor fietsers overigens reeds toegepast met gewone klassieke fietserslichten op een aantal kruispunten in Vlaanderen (vb. Hasselt).

De definitieve uitrol van het vierkant-groen principe is echter moeilijk verenigbaar met de plaatsingsvoorwaarde uit artikel 61.3.2, eerste lid, van de wegcode.

Zodoende opteert het Vlaamse Gewest er voor om deze plaatsingsvoorwaarde op te heffen in de wegcode, waar zij eigenlijk niet thuishoort, en een gelijkwaardige regeling op te nemen in het reglement van de wegbeheerder.

De nieuwe regeling die zal worden opgenomen in het reglement van de wegbeheerder zal de nodige flexibiliteit bieden om een bredere toepassing van het driekleurig stelsel met pijlen en de uitrol van het vierkant-groen principe mogelijk te maken (zowel met gewone klassieke fietserslichten als met de fietserslichten met pijltjes).

Het is de bedoeling om gelijktijdig de oude regeling uit de wegcode op te heffen en de nieuwe regeling op te nemen in het reglement van de wegbeheerder.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Een afzonderlijke toelichting bij de artikelen is overbodig, gezien de algemene bespreking hierboven elk artikel belicht.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

1. Het voorgestelde besluit heeft geen budgettaire weerslag.

Specifiek voor wat de opheffing van de plaatsingsvoorwaarde uit artikel 61.3.2, eerste lid, van de wegcode betreft, betekent de opheffing geen verplichting tot vervanging van verkeerslichten, maar biedt het besluit enkel een kader waarbinnen bepaalde beslissingen in de toekomst mogelijk zijn. De beslissing om bepaalde kruispunten met een pijlenstelsel of met vierkant groen uit te rusten biedt in de praktijk geen noemenswaardige meerkost, afgezien van andere lenzen voor de verkeerslichten.

2. Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend 16 november 2020.

B. ESR-TOETS

Het voorstel heeft geen ESR impact zodat de ESR-toets niet van toepassing is.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de interne dienstverlening van de Vlaamse overheid niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorgestelde besluit heeft geen rechtstreekse weerslag op de lokale besturen.

Door het besluit zullen gemeentelijke wegbeheerders kunnen beslissen om al dan niet een stelsel met pijlen of vierkant groen voor zwakke weggebruikers op verkeerslichtengeregelde kruispunten in te voeren. Een aantal steden zijn hiervoor reeds vragende partij of passen zelfs vandaag het vierkant groen reeds toe.

Het voorgestelde besluit verplicht geen enkele wegbeheerder om het vierkant groen te gaan toepassen. Het voorgestelde besluit verschaft enkel het juridisch kader hiertoe.

4. VERDER TRAJECT

Een gelijkwaardige regeling als de opgeheven plaatsingsvoorwaarde zal via ministerieel besluit worden opgenomen in het reglement van de wegbeheerder.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten over het voormelde voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Raad van State in te winnen, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS