Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILTEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

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

Samenvatting

Er wordt een standpuntbepaling van de Vlaamse Regering gevraagd betreffende het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van de wegcode.

Het ontwerp van koninklijk besluit betreft onder meer wijzigingen met betrekking tot de plaats op de openbare weg van velomobielen, ligfietsen en speed pedelecs. Ook worden bijkomende bepalingen voorzien i.v.m. het gebruik van bijkomende signalisatiemiddelen door de actieve weggebruikers om de zichtbaarheid te verbeteren. Nieuwe verkeerstekens worden voorzien in functie van het flex-parkeren en het parkeren van elektrische voertuigen voor de duur van het laden. Mits rekening wordt gehouden met een aantal inhoudelijke bedenkingen kunnen deze bepalingen positief worden onthaald.

Het ontwerp introduceert verder het concept van de “middenrijbaan” in het verkeersreglement. De wegcode maakt het mogelijk dat wegbeheerders dit concept invoeren. Gelet op ook positieve ervaringen uit het buitenland én op het feit dat Vlaanderen hierover ook proefprojecten uitvoert via Fietsberaad, worden de bepalingen hierrond eveneens positief onthaald.

Het ontwerp voorziet een aanpassing van de bepalingen met betrekking tot de busstrook en de bijzondere overrijdbare bedding. Er wordt in detail geregeld welke weggebruikers gebruik mogen maken van de “busstrook” en de “bijzonder overrijdbare bedding”. Er wordt ook bepaald op welke wijze deze specifieke weggedeelten moeten worden gesignaleerd. Deze bepaling is aangetast door bevoegdheidsoverschrijding.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van de wegcode heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld “weginfrastructuur en wegenbeleid”.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het advies van de Inspectie van Financiën werd ontvangen op 7 juni 2021 en was gunstig.

2. INHOUD

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3° van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen dienen de Gewestregeringen betrokken te worden bij de totstandkoming van de reglementering betreffende de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen.

Bij brief van 14 april 2021, per mail ontvangen op 14 april, vraagt de Minister van Mobiliteit het standpunt van de Vlaamse Regering over het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Het advies van de Vlaamse Regering wordt gevraagd binnen een termijn van 60 dagen.

2.1. Het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

A. ALGEMENE TOELICHTING

Het ontwerp beoogt het verkeersreglement op een aantal punten te wijzigen.

De aanpassingen betreffen onder meer de plaats op de openbare weg van een aantal specifieke types weggebruikers zoals velomobielen, ligfietsen en speed pedelecs.

Het ontwerp introduceert het concept van de "middenrijbaan" in het verkeersreglement. Hierbij kunnen we heel wat vraagtekens zetten qua leesbaarheid van de nieuwe markering (rekening houdende met de bestaande regelingen) en de gevolgen van de voorgestelde regels voor de verkeersveiligheid.

Om de zichtbaarheid te verbeteren voorziet het ontwerp dat bestuurders van rijwielen gebruik mogen maken van bijkomende laterale signalisatiemiddelen, bovenop de wettelijke bepaalde verlichting. Ook voorziet het ontwerp de verplichting voor velomobielen om op de zijkanten een witte reflecterende strook te voeren.

Het ontwerp schrapt het verkeersbord dat het gebruik van de cruise control verbiedt en voorziet een aantal nieuwe verkeersborden:

- een verkeersbord ter aanduiding van files
- een verkeersbord om het flex-parkeren aan te duiden, waarbij de wegbeheerder op eenzelfde parkeerplaats het parkeren afwisselend in de tijd kan voorbehouden voor verschillende categorieën van voertuigen
- een onderbord om een parkeerplaats voor te behouden voor een elektrisch voertuig gedurende de tijd die nodig is voor het opladen van de batterij.

Een belangrijke wijziging voor de lokale besturen is de verduidelijking dat het opladen van de batterij van een elektrisch voertuig wordt beschouwd als parkeren. Dit is van belang om regelingen inzake beperkte parkeertijd van toepassing te maken op het voertuig dat aan het opladen is en op die manier een zekere rotatie te garanderen.

Het ontwerp past verder de bepalingen aan met betrekking tot de busstrook en de bijzondere overrijdbare bedding. Er wordt in detail geregeld welke weggebruikers gebruik mogen maken van de "busstrook" en de "bijzonder overrijdbare bedding". Er wordt ook bepaald op welke wijze deze specifieke weggedeelten moeten worden gesignaleerd. Deze bepaling is aangetast door bevoegdheidsoverschrijding.

Tot slot wordt het toepassingsgebied van de dambordmarkering uitgebreid tot spoorwegovergangen zodat weggebruikers bijkomend kunnen worden geattendeerd op de aanwezigheid van een spoorwegovergang.

A. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Artikel 1 past artikel 2.23. van het verkeersreglement aan m.b.t. de definitie van het geparkeerd voertuig. Aan de definitie wordt toegevoegd dat het tanken of het opladen van de batterij beschouwd wordt als parkeren.

Dit is een belangrijke toevoeging aangezien (hybride) elektrische voertuigen die worden (op)geladen op de openbare weg vandaag beschouwd kunnen worden als "stilstaand voertuig", waardoor bijvoorbeeld de beperkte parkeertijd hier niet op van toepassing is.

Door deze aanpassing kan het tanken of opladen van de batterij niet langer als laden (in de zin van: "laden van zaken") worden beschouwd.

Door deze aanpassing is een tijdsbeperking op een parkeerregeling ook van toepassing op het voertuig dat aan het tanken of opladen is.

Dit voorstel komt tegemoet aan de vraag van steden en gemeenten.

Artikel 2

Artikel 2 vervangt artikel 8.4. van het verkeersreglement. Het verbod gebruik te maken van een draagbare telefoon wordt uitgebreid naar alle elektronische apparaten met een scherm. Er zijn ondertussen veel nieuwe soorten elektronische apparaten, naast de gsm die zorgen voor afleiding en bijgevolg onveilige verkeerssituaties.

Vraag is waarom er niet kortweg wordt gesteld *"… mag de bestuurder geen gebruik maken van elektronische apparaten die hij in de hand houdt."* (?)

Draagbare telefoons zijn per definitie elektronische apparaten. De nadruk op het beeldscherm is overbodig. Elke elektronisch apparaat dat in de hand gehouden wordt tijdens het rijden, kan voor afleiding zorgen en aanleiding geven tot onveilige verkeerssituaties (bijv. een scheerapparaat).

Best gaat een wijziging van art.8.4. gepaard met een wijziging van:

- art.2 van het koninklijk besluit van 30 september 2005 tot aanwijzing van de overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer;

- art.1 van het koninklijk besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is.

Afleiding wordt uiteraard niet alleen veroorzaakt door het in de hand houden van elektronische apparaten. Ook het bedienen van 'vaste' aanraakschermen zorgt voor afleiding en een negatieve invloed op de verkeersveiligheid: ogen op het scherm gericht in plaats van op de weg, één hand aan het scherm in plaats van aan het stuur, aandacht bij de actie op het scherm in plaats van bij het besturen van het voertuig.

Omdat een en ander moeilijk scherp te stellen is in verkeersregels moet men hiervoor terugvallen op art.8.3. van het verkeersreglement met betrekking tot de controle over het voertuig:

> *"Elke bestuurder moet in staat zijn te sturen, en de vereiste lichaamsgeschiktheid en de nodige kennis en rijvaardigheid bezitten.*
> *Hij moet steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig of zijn dieren goed in de hand hebben."*

Verder kan hiervoor ingezet worden op regels voor voertuigtechnologie en bewustmaking van de weggebruikers.

<u>Artikel 3</u>

Het derde artikel past art.9.1.2. van het KB op verschillende punten aan.

Een eerste punt voegt een nieuw lid toe aan art.9.1.2.1°

De wet van 13 april 2019 heeft drie- en vierwielers die een breedte hebben van maximum 1 meter gelijkgesteld met fietsen. Als gevolg daarvan werd bij de wet van 22 juni 2020 de bepaling opgeheven die stelt dat drie- en vierwielers zonder motor waarvan de breedte, lading inbegrepen, minder is dan 1 meter, de keuze hebben tussen het fietspad en de rijbaan.

Drie- en vierwielers met een breedte van maximum 1 meter moeten vandaag dus verplicht op het fietspad rijden, net zoals de fietsers. Hierop werden heel wat opmerkingen geformuleerd door bestuurders van ligfietsen en velomobielen, o.a. voor wat betreft de beperkte zichtbaarheid.

Omwille van hun geringe hoogte zijn deze voertuigen, wanneer ze gebruik maken van fietspaden, zeer moeilijk waar te nemen door de weggebruikers die zich op de rijbaan bevinden en vice-versa. Dit heeft als gevolg dat op plaatsen waar bestuurders van ligfietsen en velomobielen het fietspad verlaten, bijvoorbeeld ter hoogte van een kruispunt, dat eigenlijk quasi blind gebeurt. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Gevaarlijke situaties ontstaan in de praktijk ook ter hoogte van erftoegangen of ondergeschikte wegen die het fietspad kruisen.

Aangezien deze voertuigen bijdragen tot een duurzame mobiliteit is het aangewezen deze voertuigen een aangepaste plaats op de openbare weg toe te kennen. De bestuurders van ligfietsen (2, 3- en 4-vierwielers) en velomobielen van maximaal 1 meter breed, krijgen volgens het voorstel de keuze tussen "het fietspad, de delen van de openbare weg aangeduid door de verkeersborden D7, D9 of D10 of de rijbaan."

D7 D9 D10

De verwijzing naar de delen van de openbare weg aangeduid door borden D7 en D9 is dubbelop en eerder verwarrend (valt het fietspad aangeduid door middel van wegmarkeringen hier dan wel onder aangezien niet expliciet geformuleerd?).
Het fietspad wordt in het verkeersreglement immers gedefinieerd als "het deel van de openbare weg dat voor het verkeer van fietsen en tweewielige bromfietsen klasse A is voorbehouden door de verkeersborden D7, D9 of door de wegmarkeringen bedoeld in artikel 74".
Met andere woorden de formulering van het nieuwe lid zou eerder moeten zijn: "… de keuze tussen het fietspad, het deel van de openbare weg aangeduid met het verkeersbord D10 en de rijbaan. "

Op wegen waar een maximale toegelaten snelheid van meer dan 50 km/u geldt, moeten deze bestuurders gebruik maken van het fietspad. Het snelheidsverschil met het andere verkeer op de rijbaan zou anders te groot zijn. Dit wordt aangepast in het tweede punt.

De plaats van de bepalingen voor de bestuurders van ligfietsen en velomobielen is niet consequent: art.9.1.1.° heeft betrekking op de fietsen. Drie- en vierwielers die een breedte hebben van maximum 1 meter worden gelijkgesteld met fietsen. Het is niet logisch om bepalingen m.b.t. deze voertuigen op te nemen in een punt 2° m.b.t. speed pedelecs en bromfietsen klasse B.
Bovendien lijkt er zo een opening te ontstaan: bestuurders van ligfietsen en velomobielen *mogen* het fietspad, de weggedeelten aangeduid door borden D10 of de rijbaan volgen. Wanneer een hogere snelheidsbeperking dan 50 km/u geldt *moeten* zij "het fietspad aangeduid door het verkeersbord D7 of door wegmarkeringen" volgen. Wanneer er met andere woorden weggedeelten aangeduid zijn door borden D9 of D10 zijn bestuurders van ligfietsen en velomobielen niet verplicht om deze weggedeelten te volgen bij hogere snelheidslimieten (?). Het verslag aan de koning maakt niet duidelijk of dit de bedoeling is. Een herformulering is wenselijk.

Bovendien is de velomobiel niet voor iedereen gekend. Het is aangewezen hier een definitie voor op te nemen in artikel 2 van het verkeersreglement.

We zetten de nodige voorzichtige vraagtekens bij het voorstel om deze ligfietsen en velomobielen toe te laten op weggedeelten aangeduid met borden D10:

- Ligfietsen en velomobielen kunnen hogere snelheden halen (vergelijk met speed pedelecs die evenmin worden toegelaten tot D10-weggedeelten).
- Omdat op die weggedeelten geen scheiding wordt gemaakt tussen de fietsers en de voetgangers is de kans op conflicten er groter.

Anderzijds moeten we durven vertrekken van een gemiddeld voorzichtig weggebruiker en alle kansen grijpen om een modal shift te stimuleren. Het gebruik door (lig)fietsen en velomobielen (die allen snel, maar ook traag kunnen rijden, net als de speed pedelec) van D10-weggedeelten kan op een veilige manier gebeuren, mits een aantal randvoorwaarden zijn vervuld:

- De toepassing van borden D10 beperken tot een minimum. Het is eerder een uitzonderingsmaatregel die wordt toegepast als noodoplossing, wanneer andere maatregelen – bijvoorbeeld omwille van ruimtegebrek – niet mogelijk zijn. De gewesten kunnen dit als zodanig in de plaatsingsvoorwaarden opnemen;
- Snelheid op het D10-weggedeelte beperken tot 'stapvoets' verkeer in aanwezigheid van voetgangers. Dit is eenduidiger (voor weggebruiker en handhaver) in vergelijking met de relatieve snelheidsbeperking opgenomen in art.10.1.1° ("Elke bestuurder moet zijn snelheid regelen zoals vereist wegens de aanwezigheid van andere weggebruikers, in 't bijzonder de meest kwetsbaren, …").
  Het bepalen van de snelheidsbeperkingen komt eveneens toe aan de gewesten.
- De verplichting voor bestuurders om op het D10-weggedeelte voorrang te verlenen aan de voetgangers. Voetgangers mogen het verkeer er niet nodeloos belemmeren. Deze algemene verkeersregel komt toe aan de federale overheid.

Gelet op de bevoegdheidsverdeling voor het veilig regelen van het gebruik van het D10-weggedeelte, lijkt een voorafgaand overleg tussen de verschillende overheden wenselijk.

In een tweede punt wordt de bepaling van art.9.1.2.2° gewijzigd, zodat ook speed pedelecs worden toegelaten tot de delen van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D9.

Het bord D9 duidt het deel aan van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, van fietsen en van tweewielige bromfietsen klasse A. Op deze weggedeelten is er een scheiding tussen het voetgangersgedeelte enerzijds, en het gedeelte voorbehouden voor de fietsers en de bromfietsers klasse A anderzijds om de kans op conflicten tussen de verschillende weggebruikers te verminderen. Deze scheiding wordt gerealiseerd door een wegmarkering, een andere wegbedekking, etc.

Dit ligt in lijn met het advies van Fietsberaad "Welke plaats krijgt de speedpedelec op de openbare weg". Van belang zijn uiteraard een algemene voorzichtigheid en een aangepaste snelheid in aanwezigheid van de andere weggebruikers (conform resp. art. 7 en 10 van de wegcode).

Artikel 9 wordt zodanig aangepast dat speed pedelecs:

- mogen gebruik maken van de voorbehouden weggedeelten aangeduid door het verkeersbord D9 op wegen met een snelheidsbeperking van maximaal 50 km/u;
- moeten gebruik maken van deze weggedeelten op wegen waar een hogere snelheidslimiet geldt.

De delen van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers en fietsers aangeduid door het verkeersbord D10 blijven verboden voor speed pedelecs. Het gebrek aan een fysieke scheiding tussen voetgangers en fietsers maakt de kans op conflicten er immers groter. Dit laatste ligt niet in lijn met de aanbeveling van Fietsberaad om de speed pedelec net zoals de fiets toe te laten op het D10-weggedeelte, "… met een snelheidsvermindering en een absolute bescherming voor de voetganger". Eénvormige toepassing zal leiden tot een helderder en begrijpelijkere situatie op het terrein, waarrond ook doeltreffender kan worden gecommuniceerd en gehandhaafd.

Net zoals voor de (lig)fietsen en velomobielen, kan het gebruik van D10-weggedeelten door speed pedelecs op een veilige manier gebeuren, mits een aantal randvoorwaarden zijn vervuld:

- de toepassing van borden D10 beperken tot een minimum;
- snelheid beperken tot 'stapvoets' in aanwezigheid van voetgangers;
- verplichte voorrang aan de voetgangers die het verkeer op het D10-weggedeelte niet nodeloos belemmeren.

Gelet op de bevoegdheidsverdeling voor het veilig regelen van het gebruik van het D10-weggedeelte, lijkt een voorafgaand overleg tussen de verschillende overheden wenselijk.
Voor de gemiddelde weggebruiker (speed pedelec-gebruiker, bromfietsers, ligfietser), is het lang niet altijd meer even duidelijk welke plaats zij en de andere weggebruikers moeten of mogen innemen op de openbare weg. Zo is de speed pedelec officieel een bromfiets, maar krijgen zij meer en meer de voordelen van de fiets, maar toch ook weer niet helemaal… De algemene vereenvoudiging van de wegcode moet hier meer duidelijkheid in scheppen.

Punt 3 vult artikel 9.1.2.4° aan zodat duidelijk wordt welke bestuurders gebruik mogen maken van de zijdelingse strook van de middenrijbaan. Dit laatste betreft een nieuw concept dat bij artikel 17 (in de memorie van toelichting wordt verkeerdelijk naar artikel 16 verwezen) van dit ontwerp in de wegcode wordt ingevoerd. De andere bestuurders mogen van deze weggedeelten slechts gebruik maken bij het kruisen en inhalen (zie artikel 4 en 5).

Artikel 4 en 5

Artikel 4 en 5 passen respectievelijk artikel 15.3. met betrekking tot het kruisen en artikel 16.5. met betrekking tot het inhalen aan, zodat de zijdelingse strook van de middenrijbaan mag gevolgd worden wanneer het kruisen of het inhalen wegens de breedte van de middenrijbaan niet kan uitgevoerd worden.

De wegcode maakt het mogelijk dat wegbeheerders dit concept invoeren. Gelet op ook positieve ervaringen uit het buitenland én op het feit dat Vlaanderen hierover ook proefprojecten uitvoert via Fietsberaad, worden de bepalingen hierrond eveneens positief onthaald. (zie bespreking van artikel 17).

Artikel 6

Dit artikel past artikel 23.1.2° aan met betrekking tot het stilstaan en parkeren voor wat betreft de wegen waarop de middenrijbaan is afgebakend.

Op wegen met een middenrijbaan moet een stilstaand of geparkeerd voertuig worden opgesteld (in volgorde van aanwezigheid):

1. op de berm, wanneer die bruikbaar is,
2. indien de berm niet breed genoeg is, gedeeltelijk op de berm en gedeeltelijk op de zijdelingse strook van de middenrijbaan
3. indien er geen bruikbare berm is, op de zijdelingse strook van de middenrijbaan

Wanneer er geen bruikbare berm of zijdelingse strook van de rijbaan is, moet het voertuig op de rijbaan worden geparkeerd.

Het stilstaan en parkeren op de zijdelingse stroken wordt toegelaten omdat de regeling van de middenrijbaan vermoedelijk zal worden gebruikt op openbare wegen waar de parkeerdruk zeer laag is. De regelgever wil de ontwikkeling van de maatregel van de middenrijbaan niet ontmoedigen.

Dit concept wordt momenteel ook door Fietsberaad uitgetest. Wel kan reeds verwezen worden naar de richtlijnen in verband met de fietssuggestiestroken in het vademecum fietsvoorzieningen: *"Indien parkeren wordt toegelaten op de fietssuggestiestrook verliest deze zijn nut. Om te vermijden dat op fietssuggestiestroken geparkeerd wordt (bij stilstaan stelt het probleem zich in mindere mate) en de fietsers omheen de voertuigen dienen te slalommen, is het aanbevolen het parkeren te organiseren buiten de rijbaan of het parkeren op de rijbaan door middel van verkeersborden of een gele onderbroken streep te verbieden. Het aanbrengen van fietssuggestiestroken omheen de parkeerstroken is te mijden, omdat hierdoor een verwarrend wegbeeld ontstaat."*

Het uitgangspunt van de maatregel is de veiligheid van de fietser.

Men gaat ervan uit dat de maatregel van de middenrijbaan zal worden toegepast op de wegen waar de parkeerdruk eerder laag is.

Wel kan de vraag gesteld worden wat wegbeheerders moeten doen die het parkeren wel willen verbieden(?) De verkeersborden E1 (parkeerverbod) en E3 (stilstaan en parkeren verboden) gelden overeenkomstig art.70.2.2. van het verkeersreglement op de rijbaan en op de berm. De borden gelden met andere woorden niet op de zijdelingse stroken van de middenrijbaan. Wordt de betekenis van deze parkeerborden aangepast?

Artikel 7

In artikel 7 wordt artikel 30.3. m.b.t. het gebruik van de lichten door rijwielen aangevuld met de mogelijkheid om gebruik te maken van laterale signalisatiemiddelen.

Artikel 29 van het verkeersreglement bepaalt dat het verboden is andere lichten te gebruiken dan die welke in de wegcode voorzien zijn. De expliciete toevoeging van deze mogelijkheid kan de zichtbaarheid van de rijwielen verbeteren.

Zaak is wel dat deze laterale signalisatiemiddelen de andere bestuurders niet mogen verwarren of afleiden. Het is dan ook aangewezen bijkomende bepalingen met betrekking tot de laterale signalisatiemiddelen op te nemen, bijvoorbeeld in artikel 82 van het verkeersreglement. Dit artikel heeft betrekking op de technische voorschriften van rijwielen en hun aanhangwagens. Er kunnen onder meer bepalingen worden opgenomen inzake de kleur van de signalisatiemiddelen. Het kan immers niet de bedoeling zijn dat weggebruikers hiervoor bijvoorbeeld blauwe zwaailichten gebruiken.

Artikel 8

Artikel 8 past artikel 37.5. aan dat het toelaat aan bestuurders van een prioritair voertuig die een dringende opdracht uitvoeren om het verkeersreglement niet na te leven, met uitzondering van een beperkt aantal bepalingen.

De aanpassing betreft de toevoeging aan de lijst van bestuurders van een prioritair voertuig die gebruik kunnen maken van de uitzondering om het verkeersreglement niet te moeten naleven, van:

1° het douanepersoneel dat overeenkomstig het verkeersreglement (art.3) de hoedanigheid heeft van bevoegd persoon. De aanpassing is ingegeven door de specifieke aard van het takenpakket dat deze ambtenaren moeten uitvoeren (achtervolging langs de weg, onderschepping van voertuigen, bewaking, enz.).

2° een bestuurder van een voertuig gebruikt voor het vervoer van gedetineerden.
Het verslag aan de koning verduidelijkt dat het betrekking heeft op de voertuigen van het Directoraat-generaal Penitentiaire Inrichtingen van de Federale Overheidsdienst Justitie (DG EPI), wanneer deze worden gebruikt voor het vervoer van gedetineerden. De mogelijkheid wordt noodzakelijk geacht in het kader van de overdracht van verdachten van terroristische aanslagen aan de zitting.

Het is niet duidelijk waarom bij dit ontwerp niet meteen het verschil tussen artikel 37.5. en de bepalingen in art.59 (zoals 59.12 en 59.14) wordt opgelost. De bepalingen in art.59 stellen eveneens dat bepaalde artikelen niet gelden voor de bestuurders van prioritaire voertuigen die een dringende opdracht uitvoeren.

Artikel 9 en 10

Deze artikelen passen respectievelijk art.42.1. en art.42.2.2. aan met betrekking tot de weggedeelten die de voetgangers moeten volgen. Artikel 42.1. wordt volledig vervangen en artikel 42.2.2. wordt opgeheven want deels opgenomen in het nieuwe art.42.1.

Er wordt een duidelijke volgorde bepaald van weggedeelten die voetgangers moeten gebruiken.

Aan deze volgorde zijn ook de zijdelingse stroken van de middenrijbaan toegevoegd. Voetgangers mogen deze stroken volgen in afwezigheid van trottoirs, de voor voetgangers voorbehouden delen van de openbare weg en bermen.

Wanneer parkeerstroken zijn afgebakend aan de buitenkant van de zijdelingse stroken van de middenrijbaan, is het veiliger dat voetgangers de parkeerstroken zouden volgen wanneer er geen auto's geparkeerd zijn, eerder dan de zijstroken van de middenrijbaan.

Het is niet duidelijk hoe het deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van (onder meer) voetgangers, aangeduid d.m.v. verkeersborden F99(a, b, c) in deze volgorde past. Dit wordt nergens vermeld.

Pas in laatste instantie mogen voetgangers de rijbaan gebruiken. Aansluitend hierop wordt bepaald hoe ze de rijbaan mogen gebruiken. Ook aan deze bepaling zijn de zijdelingse stroken van de rijbaan toegevoegd.

De zijdelingse stroken behoren niet tot de rijbaan, zo verduidelijkt tenminste het verslag aan de koning. Het is de middenrijbaan die de eigenlijke rijbaan vormt. Het is dan ook niet correct te stellen dat wanneer de voetgangers de zijdelingse stroken van de middenrijbaan volgen ze zo dicht mogelijk bij de rand van de rijbaan moeten lopen. Dan zouden voetgangers net dichter bij het autoverkeer moeten stappen. Dat is niet wenselijk in het kader van verkeersveiligheid. Voetgangers moeten zich zo dicht mogelijk bij de rand van de openbare weg houden.

De verplichting voor personen die een fiets, een tweewielig gemotoriseerd rijwiel of een tweewielige bromfiets aan de hand leiden, om rechts in de gevolgde richting te gaan wordt opgeheven. Dit is eenvoudiger – het gaat immers toch ook om voetgangers. Bovendien krijgt men een beter zicht op het naderend verkeer.

<u>Artikel 11</u>

Artikel 59.11 van het verkeersreglement stelt de bestuurders van voertuigen die dienen voor het toezicht en onderhoud van het wegennet vrij van de naleving van een aantal verkeersregels wanneer dat nodig is voor de uitvoering van hun onderhoudstaak.

Volgens het Verslag aan de Koning is het de bedoeling van de bepaling:

"om voertuigen voor het onderhoud van het wegennet en de sneeuwruimingsvoertuigen toegang te verlenen tot busbanen en bijzondere overrijdbare beddingen, wanneer dat nodig is voor de uitvoering van hun onderhoudstaak (sneeuwruimen, strooien van zout, rioolreiniging, enz.)".

Met deze bepaling overschrijdt de federale overheid om verschillende redenen haar bevoegdheid.

Zoals hieronder, bij de bespreking van artikel 16, zal worden uiteengezet, komt het niet toe aan de federale overheid om te regelen welke voertuigen gebruik kunnen maken van de weggedeelten die specifiek zijn bestemd voor het geregeld vervoer.

Bovendien wordt hier een regeling tot stand gebracht voor specifieke voertuigen die diensten uitvoeren in het kader van "openbare werken". Ook deze materie behoort tot de bevoegdheid van de gewesten.

Het ontwerp bevat verder niet alleen een verwijzing naar de artikelen 72.5 en 72.6 (in verband met de weggedeelten voor de diensten van het geregeld vervoer) maar vervangt ook de artikelen 46 en 49.1.

Artikel 46, met betrekking tot de lading van de voertuigen, is alleszins een geregionaliseerde bepaling.

Hetzelfde geldt voor het laatste lid van art. 49.1 in verband met het vervoer met langere en zwaardere slepen.

Artikel 12 en 13

Deze artikelen voegen respectievelijk een nieuw gevaarsbord A50 toe en schrappen verkeersborden C48 en C49.

C48

C49

A50

Verkeersbord A50 waarschuwt voor file. Het is aangewezen dit bord op te nemen aangezien het in de praktijk vaak wordt gebruikt op dynamische signalisatie boven de rijstroken.

Verkeersborden C48 en C49 betreffen het verbod en het einde van het verbod de cruise control of kruissnelheidsregelaar te gebruiken. Zoals het verslag aan de koning stelt:

- controle op naleving is vrijwel onmogelijk;
- intelligente (adaptive) cruise control systemen zorgen ervoor dat er niet in de staart van een stilstaande file wordt ingereden – een verbod is dan ook eerder contraproductief.

Artikel 14

Artikel 14 voegt een nieuw verkeersbord E9j toe aan artikel 70.2.1, 3°, a) van het verkeersreglement.

Dit verkeersbord voorziet de mogelijkheid van flex-parkeren. Hierbij wordt het parkeren voorbehouden voor bijvoorbeeld fietsen tijdens een welbepaalde tijdspanne en daarbuiten wordt het parkeren voorbehouden voor bijvoorbeeld motorfietsen, personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen. De categorie van voertuigen en het tijdsvenster kunnen aangepast worden.

Het is niet duidelijk of er ook gewerkt kan worden met een onderbord waarop de symbolen en opschriften zijn opgenomen (vergelijk met het symbool van de parkeerschijf dat op het bord E9a zelf kan worden aangebracht, of op een onderbord).

Dit bord komt tegemoet aan een concrete vraag van steden en gemeenten en wordt aangemoedigd door partners als Fietsberaad.

Belangrijke randvoorwaarde is de opschriften beknopt en duidelijk te houden. De signalisatie moet leesbaar zijn. Bestuurders hebben niet de tijd om een grote hoeveelheid informatie te lezen en op te nemen.

Artikel 15

Het ontwerp voegt een nieuw onderbord in dat een parkeerplaats kan voorbehouden voor (hybride) elektrische voertuigen gedurende de tijd die nodig is voor het opladen van de batterijen.

Dit biedt volgens het verslag aan de koning een mogelijkheid aan wegbeheerders om te zorgen voor meer rotatie op de plaatsen waar laadinfrastructuur aanwezig is.

Deze nieuwe bepaling wordt toegevoegd aan het bestaande artikel 70.2.1, 3°, h) van de Wegcode:

> *"Een onderbord waarop het hiernavolgend symbool is afgebeeld, duidt aan dat het parkeren voorbehouden is voor elektrische voertuigen.*
>
>
>
> *De categorie van voertuigen mag worden afgebeeld op dit onderbord.*
> *Voorbeeld :*
>
>
>
> *Meerdere categorieën van voertuigen mogen op dit onderbord worden vermeld."*

Hieraan wordt toegevoegd:

> *"Een onderbord waarop de volgende symbolen zijn afgebeeld, duidt aan dat het parkeren voorbehouden is voor elektrische en hybride elektrische voertuigen gedurende de tijd die nodig is voor het opladen van de batterijen.*
>
>
>
> *De symbolen mogen op het verkeersbord E9 afgebeeld worden.".*

De tekst in het ontwerp KB en de memorie van toelichting zouden aanleiding kunnen geven tot een interpretatie waarbij enkel de symbolen van het nieuwe onderbord op het verkeersbord E9 afgebeeld kunnen worden.
Zetten we de ontwerptekst bij de bestaande tekst, lijkt het de bedoeling te zijn dat ook de bestaande symbolen (parkeren voorbehouden voor elektrische voertuigen) op het verkeersbord E9 mogen afgebeeld worden.

Minstens de memorie van toelichting moet duidelijk maken dat de passage "De symbolen mogen op het verkeersbord E9 afgebeeld worden" betrekking heeft op alle symbolen bedoeld in artikel 70.2.1., 3°, h) en dus zowel de bestaande symbolen als de nieuwe symbolen.

Bovendien bestaat het verkeersbord E9 niet. Ofwel zijn het borden van de reeks E9 (en dan worden daarmee verkeersborden E9a, E9b en volgende bedoeld), ofwel betreft het verkeersbord E9a (ofwel E9b, ofwel E9c, ofwel ...).

Vraag is bovendien of dit nieuwe onderbord wel vereist is:

- vanuit steden en gemeenten komt het signaal dat in de praktijk het bestaande onderbord 'parkeren voorbehouden voor elektrische voertuigen' alleen toegepast wordt bij parkeerplaatsen met laadpalen. De laadverplichting zou in die zin aan het bestaande onderbord kunnen worden toegekend. Bovendien zouden op die manier niet veel van de bestaande onderborden vervangen moeten worden. Hiervoor moet de beschrijving van het

onderbord ‘parkeren voorbehouden voor elektrische voertuigen’ aangepast worden.

Wij zijn echter geen voorstander om in de beschrijving een beperking van laadtijd op te nemen (‘gedurende de tijd die nodig is om de batterij op te laden’), en zouden de verplichting beperken tot het ‘geconnecteerd’ zijn van het voertuig en de laadpaal.
Het is immers moeilijk voor de gebruiker van de elektrische wagen om telkens de wagen te verplaatsen op het moment dat de batterij is volgeladen. Denk bijvoorbeeld aan de buurtbewoner die zijn wagen ’s nachts publiek moet opladen, of de bestuurder die tijdens een werkvergadering een bericht op zijn smartphone krijgt dat zijn wagen volledig is opgeladen.
Bovendien is het visueel niet of moeilijk vast te stellen of een voertuig effectief aan het laden is. Dit is van belang voor de gebruiker, alsook voor de handhaver.

Beperkingen in de tijd kunnen via andere manieren gegarandeerd worden (bijvoorbeeld: een rotatietarief, beperkte parkeertijd).

Het voorzien van verschillende onderborden (‘voorbehouden voor elektrische voertuigen’ en ‘laadverplichting’) zou in de praktijk voor verwarring, extra werklast en kosten kunnen zorgen. In de definitie van het onderbord ‘parkeren voorbehouden voor elektrische voertuigen’ kan ook opgenomen worden dat het voertuig ‘geconnecteerd’ moet zijn in geval de parkeerplaats is ingericht met een laadpaal.

- Er kan evenzeer gedacht worden aan een verplichting tot connectie van het voertuig ter hoogte van de laadpaal, naar analogie met de parkeermeters of parkeerautomaten.
  Zoals art.27.3.1. van het verkeersreglement stelt: “1° Op plaatsen met parkeermeters of parkeerautomaten geschiedt het parkeren op de wijze en onder de voorwaarden die op deze toestellen zijn vermeld.” Een gelijkaardige regeling kan voorzien worden voor laadpalen, die net als parkeerautomaten zouden kunnen ‘gelijkstaan’ met verkeersborden en uit zichzelf bindend zijn.
  Een parkeerplaats aangeduid met het bestaande symbool ‘parkeren voorbehouden voor elektrische voertuigen’, duidt dan de voorbehouden plaats aan. De laadpaal zelf impliceert de verplichting tot connectie.

  Er zijn dan geen nieuwe (onder)borden vereist. Dit impliceert wel dat er eenduidige richtlijnen op de laadpaal moeten aangebracht worden door de laadpaalbeheerder (private partij). Voor nieuw uit te rollen palen zouden dergelijke richtlijnen opgelegd kunnen worden bijvoorbeeld binnen een concessie-opdracht. Dergelijke richtlijnen zien we eerder als aanvullend aan een algemene verplichting voor connectie van het voertuig bij parkeerplaatsen die ingericht zijn met een laadpaal.

Artikel 16

Door middel van artikel 16 van het ontwerp wordt de integrale regeling van de weggedeelten voorbehouden aan de *“voertuigen van de geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer”* vervangen.

Er wordt in detail geregeld welke weggebruikers gebruik mogen maken van de “busstrook” en de “bijzonder overrijdbare bedding”. Er wordt ook bepaald op welke wijze deze specifieke weggedeelten moeten worden gesignaleerd.

Het globale ontwerp van nieuwe wegcode dat eerder al voor advies aan de gewesten werd overgemaakt, bevatte ook een regeling voor de “*geregelde diensten voor gemeenschappelijk*

vervoer". De regeling die nu wordt opgenomen verschilt enigszins van het eerder overgemaakte ontwerp maar de door de Vlaamse Regering gemaakt opmerkingen blijven ook nu gelden.

Het artikel 16 van het ontwerp is aangetast door bevoegdheidsoverschrijding.

Zoals de Vlaamse Regering al meermaals opmerkte, komt het toe aan de gewesten om, op grond van hun bevoegdheid voor het *"het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur"* (art. 6,§1,X,8° van de Bijzondere Wet) te bepalen welke weggebruikers gebruik mogen maken van de weggedeelten die bestemd zijn voor die vormen van vervoer die tot hun bevoegdheid behoren.

Anders oordelen, zou tot gevolg hebben dat het de gewesten onmogelijk wordt gemaakt om uitvoering te geven aan hun bevoegdheid.

De enige reden waarom de figuren van de "busstrook" en de " bijzonder overrijdbare bedding" in het leven zijn geroepen, is om het de voertuigen van het geregeld vervoer mogelijk te maken hun commerciële snelheid te halen. Hoe meer weggebruikers gebruik mogen maken van deze bijzondere weggedeelten, hoe moeilijker het is voor de gewesten om uitvoering te geven aan hun bevoegdheid op dit vlak. Hoe meer voertuigen, hoe meer files, wat leidt tot lagere snelheid, tot klantenontevredenheid...

Elk gewest is bevoegd om een eigen invulling aan zijn bevoegdheid te geven, om een eigen beleid uit te werken. Welke voertuigen men wil aanwenden voor het gemeenschappelijk vervoer, of men hierbij taxi's wil inzetten, of men kleinere voertuigen dan "autobussen" wil toelaten... hangt af van de visie die men in elk gewest hanteert. Het spreekt voor zich dat de situatie op het Vlaamse of het Waalse platteland totaal verschillend is van de situatie in Brussel.

De federale overheid kan in het verkeersreglement enkel regels van "algemene politie" opnemen. Enkel wanneer het regels betreft die een algemene gelding hebben, kan sprake zijn van regels van "algemene politie".

Het bepalen van regels voor het specifieke gebruik van de gedeelten van de openbare weg die zijn voorbehouden aan die vormen van vervoer die tot de exclusieve bevoegdheid van de gewesten behoren, kan niet worden beschouwd als het bepalen van regels van "algemene politie". Deze regels kunnen onmogelijk in alle gewesten op dezelfde wijze toegepast worden.

Zo wordt in Vlaanderen bijvoorbeeld niet meer de term "gemeenschappelijk vervoer" gehanteerd. In het Decreet betreffende de basisbereikbaarheid van 26 april 2019 wordt zowel een definitie opgenomen van "geregeld vervoer" als van "openbaar personenvervoer".

Het "geregeld vervoer" wordt gedefinieerd als *"het vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en langs een bepaalde reisweg, waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of afgezet en dat ongeacht de modus en tractiewijze van de aangewende vervoersmiddelen. Geregeld vervoer is voor iedereen toegankelijk".*

Het "openbaar personenvervoer" omvat *"de personenvervoerdiensten van algemeen belang die, ongeacht de vervoersmodus, op permanente en niet-discriminerende basis aan het publiek worden aangeboden".*

De wegcode bevat geen definitie van de "geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer". Het is dan ook niet duidelijk voor welke vorm van vervoer de federale overheid een regeling wenst te treffen.

//

Dit is nochtans essentieel, gelet op het feit dat deze definities in elk gewest kunnen verschillen. Het kan niet de bedoeling zijn dat een federale bepaling in elk gewest een eigen invulling krijgt.

Wanneer art. 72.5 bepaalt dat de busstrook is voorbehouden aan "*de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer"* dan moet het duidelijk zijn om welke voertuigen het hier gaat.

In Vlaanderen wordt bijvoorbeeld, in het kader van Basisbereikbaarheid, het systeem van belbussen vervangen door vervoer op maat dat voor iedereen toegankelijk is en dat in de regel met kleine types voertuigen (nl. taxivoertuigen) gebeurt waarbij de ritten soms regelmatig zullen zijn, maar soms ook niet. Beschouwt de federale overheid deze vorm van vervoer als een "geregelde dienst voor gemeenschappelijk vervoer"? Welke vormen van vervoer vallen onder de ontworpen regeling?

Het is niet alleen onduidelijk wat onder "geregelde dienst voor gemeenschappelijk vervoer" wordt begrepen. Ook bij de verdere uitwerking van de artikelen 72.5 en 72.6 rijzen heel wat vragen.

Wat wordt bedoeld met *"voertuigen met ten minste 2, 3 of 4 inzittenden, naargelang van de vermelding"?* Dit is een heel ruime categorie van voertuigen. De Adviesgroep Verkeersveiligheid Vlaamse Gewestwegen (AVVG) toont zich bovendien geen voorstander van het openstellen van de BOB als carpoolstrook, onder andere omwille van:

- een Nederlandse studie waaruit blijkt dat de carpoolstrook niet het gewenste effect had en men van dit concept is afgestapt. Ook in de Vlaamse bedrijfswereld is carpooling geen groot succes (ook niet pre-corona);
- de regeling die makkelijk te omzeilen is;
- verkeersveiligheidsoverwegingen: snelheidsverschillen (tussen de rechterrijstrook en de carpoolstrook rechts hiervan gelegen) en weefbewegingen komen de veiligheid niet ten goede;
- de regeling is strijdig met de doorstroming van het openbaar vervoer op de BOB;
- aan werkgeverszijde wordt meer ingezet op telewerk, de flexibiliteit in de arbeidsrelaties en het telewerken staan haaks op het nut van carpoolen waar iedereen geacht wordt op hetzelfde moment naar het werk te rijden;

Er wordt een categorie voertuigen toegevoegd *"die gebruikt worden ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit".* Dit is een erg vage term. In het Verslag aan de Koning wordt verduidelijkt dat het hier gaat om *"voertuigen die worden gebruikt voor het beheer van gedeelde fietsvloten*". Het is niet duidelijk of ook andere voertuigen hieronder kunnen vallen. Zouden de deelvoertuigen die in het Vlaamse Gewest ter beschikking worden gesteld in het kader van het vervoer op maat kunnen worden beschouwd als voertuigen *"die gebruikt worden ter bevordering van duurzame mobiliteit?"*

Alle ambulances worden blijkbaar toegelaten. Dus ook het niet-dringend ziekenvervoer? Niet dringend ziekenvervoer is niet wenselijk op de busstroken, noch op de BOB. Indien de voertuigen een dringende opdracht uitvoeren, kunnen ze alsnog gebruik maken van de busvoorzieningen.

Ook "*de voertuigen gebruikt voor de geautomatiseerde parkeer-handhaving, in het kader van deze opdracht"* worden vermeld als categorie van voertuigen die in elk geval gebruik mogen maken van de busstrook.

Er kan niet anders dan te worden vastgesteld dat de categorieën van weggebruikers die, op grond van de wegcode, toegelaten worden op de busstrook alsmaar uitgebreider wordt.

Op die manier verliest de busstrook totaal haar doel. Er is ook geen onderbouwing opgenomen inzake het veiligheidsaspect: Een busstrook is normaal gezien de meest rechtse rijstrook. Bij

autosnelwegen betekent dit dat wanneer iemand een op- of afrit neemt deze de busstrook kruist en vooral gevaarlijk wordt wanneer er op de gewone rijstroken trager gereden wordt. Hoe meer voertuigen op de busstrook toegelaten worden hoe groter het veiligheidsrisico.

Ook al is het opnemen van bepaalde categorieën positief te noemen (zoals de *"voertuigen die bestemd zijn voor het collectief vervoer van personen met een handicap"*) dan moet toch worden vastgesteld dat het aan de gewesten toekomt om, in functie van de commerciële snelheid van de exploitanten die door hen zijn belast met een openbaredienstverplichting op dit vlak eventueel te differentiëren door dit bijvoorbeeld te beperken tot enkel het leerlingenvervoer van personen met een handicap.

Bovendien is voor verschillende van de opgesomde categorieën de geregionaliseerde regelgeving dermate divers dat het onmogelijk is op dit vlak algemene regels op te nemen.

Het verkeersreglement moet beperkt blijven tot de regels van algemene politie. Er kan, in het verkeersreglement, algemeen worden bepaald dat een bepaald weggedeelte is voorbehouden voor het geregeld vervoer, of het openbaar vervoer, of het gemeenschappelijk vervoer… Waarbij de federale overheid duidelijk definieert welke vorm van vervoer zij specifiek bedoelt.

Er kan, als regel van algemene politie, ook worden opgenomen op welke wijze dit specifieke weggedeelte moet worden gesignaleerd. Het bepalen van de verkeerstekens komt immers ook aan de federale overheid toe.

Aangezien het de bedoeling van dit specifieke weggedeelte is om uitvoering te geven aan de exclusieve bevoegdheid van de gewesten voor *"het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur"* kan het vervolgens enkel aan de gewesten toekomen om, naast de algemene regel, eventueel bijzondere regels te bepalen voor het gebruik van het – volgens de federale regels gesignaleerde – weggedeelte.

Het is belangrijk dat voldoende instrumenten aan de gewesten ter beschikking worden gesteld om hun bevoegdheid uit te oefenen. Aangezien het bepalen van de verkeerstekens een federale bevoegdheid is, moet de wegcode minstens voor de verschillende vormen van vervoer aangepaste verkeerstekens bevatten.

Waar deze verkeerstekens zullen worden geplaatst, behoort tot de bevoegdheid van de gewesten. Het ontwerp voorziet bijvoorbeeld dat de verkeersborden F17 resp. F18 worden herhaald na ieder kruispunt. Deze bepaling moet worden beschouwd als een plaatsingsvoorwaarde van de verkeerstekens. De gewesten zijn bevoegd voor de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens.

Het komt aan de gewesten toe om, in het kader van hun bevoegdheid voor de "bijzondere politie op het wegverkeer" in combinatie met hun bevoegdheid voor het "gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer, het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur" maatregelen te treffen. De wegcode hoeft hiertoe geen delegatie voor de gewesten te bevatten en kan evenmin de bevoegdheid van de gewesten op dit vlak beperken.

<u>Artikel 17</u>

Het voorstel voegt het nieuw concept toe van de middenrijbaan aan artikel 75 met betrekking tot de overlangse markeringen die de rand van de rijbaan aanduiden.

Eerder in dit ontwerp werden al een aantal bepalingen vastgelegd in verband met het gebruik van de zijdelingse stroken van de rijbaan:

- bestuurders van rijwielen, bromfietsen klasse A, speed pedelecs, niet ingespannen trekdieren, last- of rijdieren of vee mogen de zijdelingse stroken volgen, mits voorrang te verlenen aan de voetgangers die er zich op bevinden (art.3)
- bestuurders mogen de zijdelingse stroken volgen bij het kruisen of het inhalen wanneer het niet anders kan gelet op de breedte van de middenrijbaan (art.4 en 5)
- voertuigen mogen stilstaan en parkeren op de zijdelingse strook van de middenrijbaan in afwezigheid van een bruikbare berm (art.6)
- voetgangers mogen de zijdelingse stroken volgen in afwezigheid van trottoirs, de voor voetgangers voorbehouden delen van de openbare weg en bermen (art.9).

Het nieuwe concept is bedoeld om meer plaats te geven aan de fietser op de rijbaan door auto's te verplichten om in het midden te rijden.

Doel van deze laatste maatregel is het optisch versmallen van de rijbaan i.f.v. een meer gematigde snelheid, en een duidelijker aanduiding van de positie van de fiets. De zijdelingse stroken van de weg waarop de middenrijbaan is afgebakend, kunnen in die zin ook een groter gevoel van veiligheid voor de fietser bieden.

In het Vlaams Gewest voert Fietsberaad Vlaanderen momenteel een proefproject uit om het concept op vlak van verkeersveiligheid te testen.

Het is goed dat deze mogelijkheid wordt ingebracht in ons verkeersreglement en wegbeheerders zo mogelijkheden te bieden rond herpositionering auto-fiets op het asfalt. Dit zal wel koppeling vergen aan toepassingsrichtlijn/aanbeveling inzake type weg, maatvoering en educatie naar de weggebruiker.

In Nederland werd eerder een gelijkaardig concept mogelijk gemaakt (kantstrookmarkering). SWOV deed een evaluatie (met bemerking dat geen analyse mogelijk is van ongevallen)
https://www.swov.nl/publicatie/kantstroken-op-erftoegangswegen-buiten-de-bebouwde-kom

De afweging bevat voor- en nadelen, maar de conclusie is dat de onderzoeksresultaten uitwijzen dat de verkeersveiligheid licht verbetert door kantstrookmarkering.'

Inzake de maatvoering en grootte van signalisatie zal het Vlaams Gewest de bevindingen van het proefproject dat momenteel wordt opgestart door Fietsberaad Vlaanderen overmaken, zodra beschikbaar.

Verder dient wel de vraag gesteld worden of het momenteel in het ontwerp KB voldoende duidelijk is dat autobestuurders niet mogen rijden over deze zijdelingse stroken? Nu moet dit enkel blijken uit het feit dat dit is opgenomen onder art.75.3. met betrekking tot de overlangse markeringen *die de rand van de rijbaan aanduiden*. En art.9.3.1. dat stelt dat "*elke bestuurder die de rijbaan volgt moet zo dicht mogelijk bij de rechterrand van die rijbaan blijven…*".
Voor de markeringen die de denkbeeldige rand van de rijbaan aanduiden (art.75.2.) is bijvoorbeeld duidelijk gesteld: *"Het aan de andere kant van deze streep gelegen deel van de openbare weg is voorbehouden voor het stilstaan en parkeren, behalve op autosnelwegen en autowegen."*
Het was duidelijker geweest mocht niet alleen het verslag aan de koning, maar ook het ontwerp expliciet vermelden dat de zijdelingse stroken niet tot de rijbaan behoren.

Bovendien kunnen we opmerken dat de markering van dit nieuw concept (2 blokjes van 15 cm en een tussenafstand van 30 cm) identiek is aan de het Vlaamse concept van de fietslogoverbindingsmarkering die gebruikt wordt op kruispunten dwars over de voorrang. Dit kan aanleiding geven tot bijkomende verwarring.

//

Artikel 18

Artikel 18 past art.77.8. aan met betrekking tot de dambordmarkering, zodat deze ook kan worden aangebracht op een spoorwegovergang.

De aanpassing maakt het mogelijk om weggebruikers bijkomend te attenderen op de aanwezigheid en afbakening van een overweg.

De wegcode heeft het weliswaar over een 'overweg' en niet over een 'spoorwegovergang'.

Artikel 19

Dit artikel vult art.82.1.2. aan met verplichting voor velomobielen om altijd een witte reflecterende strook op de zijkanten te voeren. Deze verlichting moet ervoor zorgen dat hun zichtbaarheid verbetert, rekening houdende met het feit dat zij geen zichtbare wielen hebben – of toch niet altijd – waarop reflectoren kunnen worden aangebracht.

Artikel 20

Artikel 20 regelt de inwerkingtreding van het besluit.

Geen opmerkingen.

Artikel 21

Het slotartikel regelt de uitvoering van het besluit.

Geen opmerkingen.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Dit wordt bevestigd door het advies van de Inspectie van Financiën van … (dat als bijlage bij deze nota is gevoegd). Het akkoord van de minister, bevoegd voor de begroting, moet dus niet worden ingewonnen.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget, 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 voorstel van beslissing heeft een weerslag op de lokale besturen voor zover zij het parkeren voor elektrische voertuigen willen voorbehouden voor de duur van het opladen van de batterij en daarvoor de nieuwe onderborden uit het ontwerp moeten aanbrengen. Terwijl deze regeling ook zonder bijkomende signalisatie zou kunnen worden aangeduid (zie bespreking artikel 15). Verder zullen de lokale besturen in bepaalde gevallen ook bijkomende signalisatie dienen aan te brengen.

4. VERDER TRAJECT

De heer minister-president van de Vlaamse Regering wordt gelast om, in naam van de Vlaamse Regering, deze beslissing ter kennis te brengen van de federale overheid.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° positief advies te verlenen bij de artikelen 1 en 2, 3.3° t.e.m. 10, 12 t.e.m. 15 en 17 t.e.m. 21 van het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

2° negatief advies te verlenen bij artikelen 3.1° en 3.2°. Gelet op voor het veilig regelen van het gebruik van het D10-weggedeelte en het eenvoudiger maken van de regelgeving in kader van de leesbaarheid van verkeerstekens, lijkt een voorafgaand overleg tussen de verschillende overheden wenselijk.

3° negatief advies te verlenen bij artikel 11 en 16 van hetzelfde ontwerp wegens bevoegdheidsoverschrijding en aanvullend ook wegens het veiligheidsaspect voor wat betreft artikel 16 .

4° de minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten deze beslissing ter kennis te brengen van de federale overheid.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- Bijlage 1. het ontwerp van koninklijk besluit en verslag aan de koning betreffende het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van de wegcode
- Bijlage 2. de brief van 14 april 2021 van de Minister G. Gilkinet, met de adviesvraag gericht aan de Vlaamse regering.
- Bijlage 3. het advies Inspectie Financiën dd. 7 juni 2021.