

2. INHOUD

Overeenkomstig artikel 6, §4, 3^o van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, worden de Gewestregeringen betrokken 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 15 maart 2022 vraagt de federale 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 30 dagen.

A. ALGEMENE TOELICHTING

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, past het verkeersreglement aan door bijkomende regels voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (GVBT) in te voeren om de verkeersveiligheid te verhogen.

Onder GVBT vallen onder andere;

- elektrische rolstoelen en elektrische scooters voor personen met een verminderde mobiliteit;
- e-steps;
- zelf balancerende een- of tweewielige elektrische toestellen (monowheels, hoverboards, etc.).

Er is nood aan bijkomende regels om de e-steps op een veilige manier te kunnen integreren in het verkeer. Er is sprake van een stijgend gebruik van e-steps, meer letselongevallen met deze toestellen en klachten van andere weggebruikers (in het bijzonder voetgangers).

De reglementering voor GVBT is onderwerp van bespreking geweest van een interfederale werkgroep e-steps die sinds november 2021 meerdere keren is samengekomen.

Aanleiding tot deze interfederale werkgroep:

- Het verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 vermeldt een continue aandacht voor nieuwe vervoerswijzen (zoals e-steps) en nieuwe vervoersontwikkelingen (o.a. deelsystemen), evenals een duidelijke regelgeving als overkoepelende doelstellingen in functie van een veilig verkeerssysteem;
- Ook het interfederaal verkeersveiligheidsplan wijst op de noodzaak om het Verkeersreglement aan te passen aan de nieuwe uitdaging die e-steps vormen voor de verkeersveiligheid;
- Bespreking van de noodzaak aan bijkomende wettelijke bepalingen voor het gebruik van e-steps op de Interministeriële Conferentie (IMC) voor de ministers van Mobiliteit van 12 oktober 2021.

De interfederale werkgroep heeft input geleverd voor een ontwerp van KB tot aanpassing van het verkeersreglement. Het eerste ontwerp van KB werd ook voorgelegd aan de Vlaamse Taskforce Verkeersveiligheid.

//

Huidig ontwerp betreft een aangepaste versie.

Het ontwerp van KB betreft:

- de plaats op de openbare weg van de GVBT;
- de invoering van een minimumleeftijd voor gebruik van GVBT;
- de snelheid van GVBT bepaald door de constructie (in plaats van door bouw en motorvermogen);
- het parkeren van de GVBT;
- het verbod om passagiers te vervoeren op GVBT;
- technische voorschriften voor de GVBT.

Vanuit bevoegdheidsrechtelijk oogpunt kan met dit ontwerp integraal worden ingestemd.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Dit artikel past art.2.15.2. van het verkeersreglement aan met betrekking tot de definitie van het gemotoriseerd voortbewegingstoestel.

De formulering met betrekking tot de snelheidsbeperking van 25 km/u voor de GVBT wordt vereenvoudigd en in overeenstemming gebracht met de formulering die in andere definities wordt gebruikt (cf. definitie bromfiets).

Het laatste lid van de huidige definitie bepaalt dat de gebruiker van een voortbewegingstoestel, die niet sneller dan stapvoets rijdt, niet gelijkgesteld wordt met een bestuurder. De gelijkstelling van gebruikers van voortbewegingstoestellen met fietsers of voetgangers gebeurt in artikel 7bis. Bijgevolg wordt deze bepaling uit de definitie gehaald.

Geen opmerkingen.

Artikel 2

Het tweede artikel past artikel 7bis van het verkeersreglement aan met betrekking tot het gebruik van voortbewegingstoestellen.

E-stepgebruikers rijden vandaag niet altijd op de juiste plaats op de openbare weg. De praktijk toont aan dat er vaak sneller dan stapvoets, dus te snel, met de e-step op het trottoir wordt gereden. Snelle GVBT geven aanleiding tot onveilige situaties op het trottoir en ongemak bij de voetgangers. Dat terwijl het trottoir “in 't bijzonder ingericht [is] voor het verkeer van voetgangers”, waar zij zich bij uitstek veilig moeten kunnen voortbewegen en zich veilig kunnen voelen.

Door het gelijkstellen van GVBT met fietsers, wordt het gebruik van e-steps en andere GVBT verboden op het voetpad.

Volgens het ontwerp zouden de huidige regels behouden blijven voor niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen en GVBT die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door personen met een verminderde mobiliteit waarmee niet sneller dan stapvoets wordt gereden.

Voor deze weggebruikers geldt:

- rijden ze maximaal stapvoets, volgen ze de regels voor voetgangers en mogen ze op het trottoir;
- rijden ze sneller, volgen ze de regels voor de fietsers en volgen ze de fietsinfrastructuur.

////////////////////////////////////

De bestuurders van andere GVB (elektrische steps, monowheels, hoverboards, ...) zouden systematisch de regels voor fietsers moeten volgen.

Deze GVB zouden met andere woorden gebruik moeten maken van de fietspaden en andere inrichtingen voor fietsers. Ook de andere regels zoals die gelden voor fietsers zouden van toepassing zijn.

De plaats op de openbare weg van deze toestellen hangt nauw samen met de leeftijd waarop men van deze voertuigen gebruik zou mogen maken (zie volgend artikel).

Geen opmerkingen.

Artikel 3

Het ontwerp voorziet een minimumleeftijd van 16 jaar voor bestuurders van GVB, behalve in een aantal concrete gevallen. Daarvoor wordt artikel 8.2. van het verkeersreglement aangepast.

Vandaag is er geen minimumleeftijd vastgelegd.

Vanuit het Vlaamse gewest zijn we vanuit verkeersveiligheidsstandpunt voorstander van de invoering van een minimumleeftijd van 16 jaar voor het gebruik van GVB.

We sluiten ons hiervoor aan bij het advies van Vias dat verwijst naar:

- de analogie met de andere gemotoriseerde toestellen (gemotoriseerde rijwielen, bromfietsen klasse A) met een maximumsnelheid of trapondersteuning tot 25 km/u, waarvoor eveneens een minimumleeftijd is ingevoerd;
- de risico's die gepaard gaan met vaardigheden die nog niet voldoende ontwikkeld zijn (in het bijzonder risico-inschatting) in combinatie met een GVB dat aan relatief hoge snelheid kan rondrijden tussen ander gemotoriseerd verkeer en kwetsbare weggebruikers;
- de geldende minimumleeftijden in het buitenland ("Zo geldt in Denemarken een minimumleeftijd van 15 jaar. In Portugal geldt een minimumleeftijd van 16 jaar en in Italië zelfs van 18 jaar.")

Een bijzonder aandachtspunt vanuit verkeersveiligheid betreft het gevaar verbonden aan de specifieke kenmerken van een e-step:

- de mogelijkheid om zonder inspanning snel een bepaalde snelheid te bereiken;
- kleine wielen gevoelig voor oneffenheden (risico voor evenwicht/balans);
- risico's bij snel stoppen, maar ook het kunnen anticiperen op snelle wijzigingen in snelheid door een draai aan de gashendel;
- evenwicht/balans behouden in het bijzonder bij het nemen van bochten en bij het achterom kijken.

Het ontwerp voorziet dat kinderen jonger dan 16 jaar enkel gebruik kunnen maken van een GVB (bijv. een hoverboard) op de openbare weg in een aantal specifieke gevallen, namelijk:

- a) in (woon)erven:
 - o geen toegangsbeperking;
 - o het spelen is er toegelaten;
 - o algemene regels in (woon)erven die ook gebruikers van GVB moeten naleven:
 - snelheidsbeperking van 20 km/u;
 - zo nodig stoppen voor voetgangers.

- b) op voorbehouden wegen bedoeld in

//

- art. 22quinquies, wegen voorbehouden voor voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs:
 - o GVBT zijn maar toegelaten tot de voorbehouden wegen, voor zover ook fietsers zijn toegelaten. Met andere woorden op de borden die de voorbehouden weg afbakenen moet het symbool van de fiets afgebeeld zijn. Anders moet er al sprake zijn van een “aanwonende” die beschikt over een vergunning van de wegbeheerder;
 - o het spelen is er toegelaten;
 - o algemene regels op de voorbehouden wegen die ook gebruikers van GVBT moeten naleven:
 - de snelheid is beperkt tot 30 km/u.

- art. 22 octies, wegen voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs, de zogenaamde ‘landbouwwegen’:
 - o GVBT zijn maar toegelaten tot de voorbehouden wegen, voor zover ook fietsers zijn toegelaten. Met andere woorden op de borden die de voorbehouden weg afbakenen moet het symbool van de fiets afgebeeld zijn. Anders moet er al sprake zijn van een “aanwonende” (“voertuigen van en naar de aanliggende percelen”);
 - o het spelen is er *niet* toegelaten;
 - o algemene regels op de voorbehouden wegen die ook gebruikers van GVBT moeten naleven:
 - de snelheid is beperkt tot 30 km/u.

- c) in voetgangerszones, conform art. 22sexies 1.2°:
 - o GVBT zijn maar toegelaten tot de voetgangerszones voor zover ook fietsers zijn toegelaten (cfr. gelijkstelling GVBT met fietsers);
 - o het spelen is er toegelaten;
 - o algemene regels op de voorbehouden wegen die ook gebruikers van GVBT moeten naleven:
 - de snelheid is beperkt tot stapvoets;
 - doorgang vrij laten voor voetgangers en er zo nodig voor stoppen;
 - afstappen van het toestel wanneer er veel voetgangersverkeer is en de doorgang bemoeilijkt wordt.

- d) in speelstraten:
 - o gebruikers van GVBT hebben – gelet op hun gelijkstelling met fietsers – toegang tot de speelstraat;
 - o het spelen is er toegelaten;
 - o bijzondere regels:
 - maximaal stapvoets rijden;
 - doorgang vrijlaten voor voetgangers die spelen, hen voorrang verlenen en er zo nodig voor stoppen en afstappen.

Uiteraard geldt voor elke weggebruiker steeds een algemene voorzichtigheidsplicht: elkaar niet in gevaar brengen en niet hinderen.

Het gebruik van gemotoriseerde ‘speelgoedartikelen’ door kinderen jonger dan 16 jaar dient beperkt te blijven tot bepaalde afgebakende ‘zones’ waarin het spelen is toegelaten. In die zin is het aangewezen de zogenaamde landbouwwegen uit de lijst van uitzonderingen te schrappen.

Het is hoe dan ook weinig wenselijk om kinderen jonger dan 16 jaar met GVBT toe te laten op beide soorten voorbehouden wegen:

- de verkeersborden van de reeks F99 worden ook gebruikt ter aanduiding van fietssnelwegen;
- kijken we vooruit naar het ontwerp van nieuwe wegcode, waarin het spelen enkel toegelaten wordt in speelstraten, voetgangerszones en erven. Het lijkt weinig wenselijk om de

////////////////////////////////////



Deelvelo



Deelfiets



Deelbrommer



Deelstep



Deelwagen



Deelbakfiets



Deelebike

- Nederland:



Het is het aangewezen om een definitie van 'deelfiets' en 'deelvoortbewegingstoestel' op te nemen in het ontwerp. Deze ontbreekt vooralsnog. Het Verslag aan de Koning stelt wel: *"[...] Het in deze artikelen bedoelde delen betreft voertuigen die tegen betaling aan een gebruiker ter beschikking worden gesteld voor occasionele en korte ritten, waarbij het voertuig na elk gebruik wordt achtergelaten op een locatie naar keuze die niet beperkt is tot een voorbehouden parking."*

Het volstaat niet om louter in het Verslag aan de Koning te verduidelijken over welke voertuigen het gaat. Weggebruikers worden geacht het verkeersreglement te kennen maar zij worden niet verondersteld het verslag aan de koning te kennen/door te nemen.

Punt 3° voegt een nieuw lid toe: "Deze symbolen mogen gecombineerd worden op een enkel onderbord van het model M."

Het is niet duidelijk wat hiermee wordt bedoeld. De meerwaarde is niet duidelijk net omdat er al M-borden worden voorzien waarop symbolen worden gecombineerd. Welke andere combinaties zijn mogelijk?

Eigenlijk zou het verkeersreglement louter het symbool en de betekenis ervan moeten voorzien (cf. ontwerp nieuwe wegcode). Het komt dan aan de gewesten toe om in de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens vast te leggen welke combinaties van symbolen wel of niet kunnen.

Artikel 7

Het ontwerp voegt een voorbeeld toe in art.65.5.9 van hetzelfde besluit. Het betreft een voorbeeld van een zonaal parkeerverbod voor deel-voortbewegingstoestellen.

Mits lokale reglementering zijn deze verkeersborden overbodig in het straatbeeld (in het kader van minder borden): met geofencing kan er bijvoorbeeld voor worden gezorgd dat de 'teller' (de rekening) voor het gebruik van de step of fiets blijft lopen zo lang die niet in de voorziene drop off zone is

////////////////////////////////////

gestald. Het probleem van deeltuostellen die op hinderlijke plaatsen worden achtergelaten, kan dus anders worden opgelost dan met extra borden.

Ook hier geldt de opmerking dat het symbool van het voertuigdelen duidelijker kan (zie art.6).

Artikel 8

Artikel 8 past artikel 70.2.1.1° aan van het verkeersreglement.

Daarmee wordt het mogelijk om de opschriften of symbolen van de M-borden aan te brengen onder de verkeerborden E1 en E3, resp. parkeerverbod en stilstaan- en parkeerverbod.

Deze aanpassing is overbodig gelet op de aanpassing in het volgende artikel waarbij in artikel 70.2.1.3° de onderborden M1, M8 en M19 tot M24 worden voorzien.

Artikel 70.2.1.1° voorziet vandaag al een verwijzing naar art.70.2.1.3°:

“Een opschrift of een symbool voorzien in artikel 70.2.1, 3° en 72.6, mag de categorie van voertuigen aanduiden waarvoor het verbod geldt.”

Het is bovendien weinig wenselijk dat de opschriften of symbolen van alle M-borden mogelijk worden onder de borden E1 en E3 (bijv. M4? M6?, ...).

Artikel 9

Dit artikel past artikel 70.2.1.3°f) aan van het verkeersreglement.

De verkeersborden die het parkeren toelaten of regelen (borden van de reeks E9) mogen aangevuld worden met onderborden om de plaatsen aan te duiden waar fietsen, voortbewegingstoestellen en tweewielige bromfietsen, gedeeld of niet, mogen geplaatst worden.

Geen opmerkingen.

Artikel 10

Artikel 10 vult artikel 70.2.2, 1° aan met betrekking tot de geldigheid van verkeersborden E1 en E3. Vandaag gelden deze op de rijbaan en op de berm.

Door aanvulling met de vermelde M-borden, geldt het (stilstaan- en) parkeerverbod voor de aangeduide toestellen op het trottoir. Het verbod geldt niet op de parkeerplaatsen die voorbehouden worden voor deze toestellen door middel van

- verkeersborden (art.70.2.1.3° f)
- markeringen en rekken of symbolen (art.77.5, tweede lid) – zie artikel 11 van dit ontwerp.

De toelichting voor dit artikel ontbreekt in het verslag aan de koning.

De vermelding: “... behalve op de parkeerplaatsen bedoeld in artikelen 70.2.1.3°, f) en 77.5, tweede lid” is overbodig.

Immers de parkeerregeling (parkeerverbod) wordt opgeheven door het begin van de andere parkeerregeling (voorbehouden parkeerplaatsen) (art.70.2.2.1° en art.65.5.6 voor de signalisatie met zonale geldigheid).

Artikel 11

////////////////////////////////////

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Geen impact op het personeel van de Vlaamse overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het ontwerp van KB kan impact hebben op de lokale besturen wanneer zij gebruik maken van de nieuwe signalisatie om parkeerplaatsen in te richten voor (deel-)voortbewegingstoestellen, deelfietsen, etc.

4. VERDER TRAJECT

De standpuntbepaling van de Vlaamse Regering wordt overgemaakt aan de bevoegde federale minister van Mobiliteit.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° positief advies te verlenen aan 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° de heer minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten deze beslissing ter kennis te brengen van de federale overheid.

De minister-president van de Vlaamse Regering

Jan JAMBON

Bijlagen:

- 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
- brief van 15 maart 2022 van de federale Minister van Mobiliteit
- het advies Inspectie Financiën dd. 25/03/2022

////////////////////////////////////