Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILTEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Standpuntbepaling 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 en tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs

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

De voorgestelde wijzigingen in de wegcode betreffen onder meer wijzigingen met betrekking tot de plaats op de openbare weg van velomobielen, ligfietsen en speed pedelecs. Ook worden bijkomende bepalingen voorzien in verband met het gebruik van bijkomende signalisatiemiddelen door de actieve weggebruikers om de zichtbaarheid te verbeteren.

Het ontwerp voegt nieuwe verkeerstekens in om te wijzen op file en voor het flex-parkeren.

Het opladen van de batterij van een elektrisch voertuig wordt expliciet beschouwd als parkeren. Nog voor elektrische voertuigen wordt vastgelegd dat op de voorbehouden parkeerplaatsen voor (hybride) elektrische voertuigen voorzien van een publieke laadinfrastructuur, de voertuigen geconnecteerd moeten zijn met die laadinfrastructuur.

Het ontwerp introduceert verder het concept van de “middenrijbaan” in het verkeersreglement.

Tot slot wordt het KB betreffende het rijbewijs aangepast om de mogelijke interpretatiemarge met betrekking tot de rijbewijsvereisten voor het besturen van folkloristische voertuigen weg te nemen.

Het ontwerp KB kan positief geadviseerd worden.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Het ontwerp van koninklijk besluit 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 25 maart 2022 en was gunstig.

In de ministerraad van 18 juni 2021 werd reeds een advies geformuleerd over een gelijkaardig ontwerp van koninklijk besluit. (VR 2021 1106 DOC.0654/1BIS)

2. INHOUD

Overeenkomstig artikel 6, §4, 3° 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.

Door de federale minister van mobiliteit is per brief op datum van 17 maart 2022 gevraagd om binnen een termijn van 30 kalenderdagen advies uit te brengen 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 en tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

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. Ook de bepaling met betrekking tot de weggedeelten die voetgangers moeten volgen, wordt aangepast.

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). In het kader van de interfederale ambtelijke werkgroep tot herziening van de wegcode zullen de verschillende ‘fietsmarkeringen’ nog verder besproken worden. We streven naar duidelijkheid in functie van herkenbaarheid en meer veiligheid.

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

Het ontwerp schrapt het verkeersbord dat het gebruik van de cruise control verbiedt en voorziet een paar 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 of verschillende parkeerregelingen kan voorzien.

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.

Nog voor elektrische voertuigen wordt vastgelegd dat op de voorbehouden parkeerplaatsen voor (hybride) elektrische voertuigen voorzien van een publieke laadinfrastructuur, de voertuigen geconnecteerd moeten zijn met die laadinfrastructuur.

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

Tot slot wordt het KB betreffende het rijbewijs aangepast om de mogelijke interpretatiemarge met betrekking tot de rijbewijsvereisten voor het besturen van folkloristische voertuigen weg te nemen.

Er zijn geen bevoegdheidsrechtelijke opmerkingen bij het ontwerp.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Het eerste artikel vult de definitie van het rijwiel aan met de omschrijving van een ligfiets en een velomobiel.

Dit zorgt ervoor dat de bepalingen die gelden voor rijwielen, bijvoorbeeld voor wat betreft het gebruik van de lichten, ook van toepassing zijn op ligfietsen en velomobielen. Wat betreft de plaats op de openbare weg worden er specifieke regels voor deze voertuigen voorzien (zie artikel 4).

Geen opmerkingen.

Artikel 2

Artikel 2 past artikel 2.23. van het verkeersreglement aan met betrekking tot de definitie van het geparkeerd voertuig. Aan de definitie wordt toegevoegd dat het tanken of het opladen van de batterij van een (hybride) elektrisch voertuig 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.

Een parkeertijdbeperking kan voortaan ook ingevoerd worden voor het voertuig dat aan het opladen is.

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

Geen opmerkingen.

Artikel 3

Met het oog op het verhogen van de duidelijkheid en de leesbaarheid van het verkeersreglement worden de definities van de “middenrijbaan”, de “zijdelingse strook” en de “parkeerstrook” toegevoegd in artikel 2 van het verkeersreglement.

De middenrijbaan en de bijbehorende zijdelingse stroken zijn nieuwe concepten (zie artikel 25).

De parkeerstrook bestond reeds: het betreft de 'parkeerzone' die wordt afgebakend door middel van de overlangse markering die de denkbeeldige rand van de rijbaan aanduidt. Het woord 'parkeerzone' wordt bij dit ontwerp vervangen door 'parkeerstrook' om verwarring met zonale parkeerreglementeringen te vermijden (in artikel 4.3°; 9, 10, 24 en 26).

In artikel 3 is een materiële fout geslopen: artikelen 2.71 tot 2.73 worden ingevoegd. De nieuwe bepaling begint echter bij artikel 2.70.

Artikel 2.70 in de wegcode betreft vandaag de definitie van de reddingsstrook. Een correctie is dus vereist.

Verder geen opmerkingen.

Artikel 4

Het vierde 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.

Artikel 9.1.2 wordt daartoe aangepast (toevoeging van een vierde lid onder 1°). De bestuurders van velomobielen of ligfietsen, die een breedte hebben van maximum 1 meter, hebben de keuze tussen het fietspad, het deel van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D10 of de rijbaan op wegen met een maximale toegelaten snelheid van 50 km/u of minder. Daar waar een hogere snelheidsbeperking geldt moeten ze gebruik maken van het fietspad of het deel van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D10. Het mogelijk snelheidsverschil tussen het ander verkeer op de rijbaan en een bestuurder van een velomobiel of ligfiets is op die wegen immers te groot.

Akkoord met deze aanpassing. Aandacht is wel vereist voor de bescherming van de voetgangers (zo min mogelijk toepassen van D10, aangepaste snelheid, idealiter voorrang verlenen aan de voetgangers – zie verder onder de mogelijkheden waarin ook speed pedelecs toegelaten kunnen worden tot D10-weggedeelten).

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 bestuurders anderzijds om de kans op conflicten tussen de verschillende weggebruikers te verminderen. Deze scheiding wordt gerealiseerd door een wegmarkering, een andere wegbedekking, etc.

Deze aanpassing 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.

Geen opmerkingen bij deze aanpassing.

Naar toekomstige reglementering (ontwerp nieuwe wegcode) dient ook de toegang voor speed pedelecs op D10-weggedeelten beter bekeken te worden: de delen van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers en fietsers aangeduid door het verkeersbord D10 blijven vooralsnog verboden voor speed pedelecs.
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".
Net zoals voor de (lig)fietsen en velomobielen (die wel tot het D10-weggedeelte worden toegelaten, maar ook hogere snelheden kunnen halen vergelijkbaar met de speed pedelec), 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. 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 eenduidig (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.

Dit zal verder besproken moeten worden in het kader van het ambtelijk overleg omtrent de nieuwe wegcode.

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 de gebruikers ervan 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 stroken van de middenrijbaan. Dit laatste betreft een nieuw concept dat bij artikel 25 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 5 en 6).

Geen opmerkingen.

Artikel 5 en 6

Artikel 5 en 6 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.

Meer hierover in de bespreking van de middenrijbaan in artikel 25.

Artikel 7

In de Franse tekst van artikel 22novies wordt verkeerdelijk gewag gemaakt van "la voie publique" (openbare weg), terwijl dat "la chaussée" (rijbaan) moet zijn. In de Nederlandse tekst is er reeds sprake van "de rijbaan" en dus wordt bij deze bepaling de Franstalige en de Nederlandstalige tekst in overeenstemming gebracht.

Geen opmerkingen.

Artikel 8

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.

"23.1. Elk stilstaand of geparkeerd voertuig moet worden opgesteld :
1° Rechts ten opzichte van zijn rijrichting ...
2° Buiten de rijbaan op de gelijkgrondse berm of, buiten de bebouwde kommen, op eender welke berm.

Indien het een berm betreft die de voetgangers moeten volgen, moet langs de buitenkant van de openbare weg een begaanbare strook van ten minste 1,50 meter breed vrijgelaten worden.

Indien de berm niet breed genoeg is, moet het geparkeerd voertuig gedeeltelijk op de berm en gedeeltelijk op de rijbaan opgesteld worden.

Indien er geen bruikbare berm is, moet het geparkeerd voertuig op de rijbaan opgesteld worden.

Indien de berm niet breed genoeg is, moet het stilstaand voertuig opgesteld worden gedeeltelijk op de berm en gedeeltelijk op:
- de zijdelingse strook of;
- de rijbaan indien er geen zijdelingse strook is.

Indien er geen bruikbare berm is, moet het stilstaand voertuig opgesteld worden op:
- de zijdelingse strook of;
- de rijbaan indien er geen zijdelingse strook is.".

Het parkeren op de zijdelingse stroken die zich aan de buitenkant bevinden van de markeringen die de middenrijbaan aanduiden, is verboden (zie artikel 11). De wijziging van artikel 23.1,2° heeft bijgevolg tot doel het stilstaan te regelen op die zijdelingse stroken in het geval de berm niet breed genoeg is of niet bruikbaar is.

Geen opmerkingen.

Artikel 9 en 10

Het woord "parkeerzones" wordt vervangen door het woord "parkeerstroken" voor een beter begrip.

Geen opmerkingen.

Artikel 11

Vult artikel 25.1. aan met betrekking tot het parkeerverbod: de zijdelingse stroken van de middenrijbaan worden toegevoegd.

Wanneer een middenrijbaan wordt uitgevoerd is het uiteraard de bedoeling de weggebruikers die er gebruik van maken niet te hinderen of in gevaar te brengen. Daarom wordt er een parkeerverbod ingesteld op de zijdelingse stroken.

Geen opmerkingen.

Artikel 12

Dit artikel wijzigt artikel 37.5. dat betrekking heeft op de bestuurders van bepaalde prioritaire voertuigen. Laatstgenoemden hoeven de regels van het verkeersreglement niet na te leven (met uitzondering van enkele artikelen, onder andere wat betreft overwegen).

Het punt a) dat betrekking op de bevoegde personen die gedefinieerd zijn in artikel 3 van het verkeersreglement wordt aangevuld met de referenties naar beambten van de Wegcontrole (2°) en de douanebeambten (7°).

Vanwege de aard van hun opdrachten (achtervolging op de weg, onderschepping van voertuigen, toezicht, enz.) is het logisch dat de uitzonderingen voorzien in artikel 37.5 ook op hen van toepassing zijn.

Let op de komma die met huidige formulering zou ontbreken na het nieuwe punt 2°.

Verder geen opmerkingen.

Artikel 13 en 14

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, bermen en parkeerstroken.

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 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.

Geen opmerkingen.

Artikel 15, 16 en 18

Het toepassingsgebied van de verkeersborden B22 en B23 wordt uitgebreid tot bestuurders van speed pedelecs. In het verkeersreglement zijn die quasi gelijkgesteld met fietsers. Bijgevolg is het logisch dat de borden die fietsers toelaten het rode of oranjegele verkeerslicht voorbij te rijden ook voor bestuurders van speed pedelecs gelden.

Ook de combinatie van deze verkeersborden met de bijzondere verkeerslichten voor het regelen van het verkeer van voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer wordt toegevoegd. Zo is het duidelijk dat fietsers of bestuurders van speed pedelecs die gebruik maken van een busstrook of een bijzondere overrijdbare bedding die verkeerslichten, gecombineerd met het verkeersbord B22 of B23, mogen voorbijrijden.

Zoals opgemerkt tijdens de voorbereidende werkgroepen is het een gemiste kans om de betekenis van de borden B22 en B23 niet geheel in overeenstemming te brengen met de lichten die het rechtsaf/rechtdoor vrij aanduiden. De lichten zijn namelijk van toepassing op fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

We zijn voorstander om dit voorgestelde compromis verder uit te breiden met alle tweewielige bromfietsen in het algemeen en niet enkel de speed pedelecs in het bijzonder. Met het oog op de werkzaamheden voor de algemene herziening van de wegcode is dat een element dat we verder willen bespreken.
In de nieuwe bepaling zoals voorgesteld bij artikel 16 is het woord "de" overbodig:
"*De betekenis van ~~de~~ deze bijzondere verkeerslichten …*".

Door de aanpassing van artikel 18 wordt in de betekenis van borden B22 en B23 ook verwezen naar de bijzondere verkeerslichten voor het regelen van het verkeer van voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer (art.62ter). De verwijzing naar de lichten van artikel 62ter is niet op de juiste manier ingevoerd. Zo zou de nieuwe omschrijving van verkeersbord B22 worden:

"Krachtens verkeersbord B22 mogen fietsers en bestuurders van speed pedelecs
de in artikel 61 en 62ter bedoelde driekleurige verkeerslichten voorbijrijden om rechts af te slaan, wanneer het verkeerslicht op rood of oranjegeel staat, …"

Door deze aanpak lijkt het alsof de lichten van art.62ter ook driekleurige verkeerslichten betreffen, terwijl dat niet het geval is.

Verder geen opmerkingen.

Artikel 17 en 19

Deze artikelen voegen respectievelijk een nieuw gevaarsbord A50 toe, schrappen verkeersborden C48 en C49 en passen de legende aan van het verkeersbord C23 en het opschrift op het onderbord.

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.

In de legende van het bord C23 zorgen de woorden "bestemd of gebruikt voor het vervoer van zaken" voor onduidelijkheid. Deze worden vervangen door "ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen". Dit stemt overeen met de terminologie die wordt gebruikt in het technisch reglement.

Het opschrift dat het verkeersbord C23 aanvult, verwijst voortaan naar de maximaal toegelaten massa en niet meer naar de "massa in beladen toestand". Dit zal de controle met behulp van camera's mogelijk maken.

Geen opmerkingen.

<u>Artikel 20</u>

Artikel 20 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.

De toepassing van het bord flex-parkeren wordt mogelijk gemaakt voor verschillende categorieën van voertuigen, maar ook voor verschillende soorten parkeerregimes. Bijvoorbeeld: overdag kortparkeren (E9a - 30 min) en 's avonds parkeren voorbehouden voor bewoners (E9a – 'bewoners').

Er kan ook gewerkt worden met een onderbord waarop de symbolen en opschriften zijn opgenomen (cf. 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. Dit is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerders zelf.

Geen opmerkingen.

<u>Artikel 21</u>

Vandaag is het niet helemaal duidelijk wat het onderbord "elektrische voertuigen" precies betekent. Daarom wordt verduidelijkt dat het gaat om zowel elektrische voertuigen als om hybride elektrische voertuigen.

Wanneer dit onderbord is geplaatst op plaatsen die zijn voorzien van een publieke laadinfrastructuur moeten de voertuigen ermee geconnecteerd zijn. Zo worden die plaatsen voorbehouden voor het opladen van voertuigen. Indien er op die plaats geen laadinfrastructuur aanwezig is, betekent het onderbord simpelweg dat het parkeren voorbehouden is voor (hybride) elektrische voertuigen.

De gewesten kunnen vervolgens in hun eigen regelgeving vastleggen dat *"Op plaatsen voorzien van een publieke laadinfrastructuur, gebeurt het parkeren op de wijze en onder de voorwaarden die op deze toestellen zijn vermeld."* Dit is een regionale materie.

Geen opmerkingen.

Artikel 22 en 23

Het verkeersbord F113 dat het einde van een fietsstraat aanduidt, wordt hersteld zodat het einde van een fietsstraat kan worden aangeduid wanneer er geen kruispunt is. De fietsstraat eindigt dus ofwel ter hoogte van het volgende kruispunt ofwel ter hoogte van het verkeersbord F113.

Geen opmerkingen.

Artikel 24

Het woord "parkeerzones" wordt vervangen door het woord "parkeerstroken" voor een beter begrip.

Geen opmerkingen.

Artikel 25

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;
- bestuurders mogen de zijdelingse stroken volgen bij het kruisen of het inhalen wanneer het niet anders kan gelet op de breedte van de middenrijbaan;
- het stilstaan van voertuigen op de zijdelingse stroken is toegestaan indien er geen berm is of wanneer deze niet breed genoeg is;
- op de zijdelingse stroken geldt een parkeerverbod;
- voetgangers mogen de zijdelingse stroken volgen in afwezigheid van trottoirs, de voor voetgangers voorbehouden delen van de openbare weg, bermen en parkeerstroken.

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. Gevaarlijke situaties die zich daardoor kunnen voordoen:

- bestuurders zouden de zijdelingse strook mogen gebruiken om in te halen. Inhalen gebeurt in normale omstandigheden steeds links. Met andere woorden, het inhalende voertuig zal zich helemaal links van de "weg" bevinden op de zijdelingse strook van de middenrijbaan van het tegenverkeer. Dit is allerminst veilig, zowel voor dit voertuig als voor de uit tegenrichting aankomende actieve weggebruikers op deze zijdelingse strook;
- als voertuigen in het midden van de rijbaan rijden kunnen ze verrast worden door een plots opduikende tegenligger na een bocht of helling;
- in gevallen van richtingsverandering ter hoogte van kruispunten: de autobestuurder die rechts wil afslaan moet stoppen ter hoogte van het kruispunt om voorrang te verlenen en

mag geen gebruik van maken van de zijdelingse strook. De zijdelingse strook moet worden vrijgehouden, maar dit creëert een onveilige situatie ten opzichte van tegenliggend verkeer.

Fietsberaad heeft eerder Vias en MINT aangesteld om een onderzoek uit te voeren naar de voor- en nadelen van de verschillende markeringen. De resultaten werden voorgesteld op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid van 15 maart 2022:

a. De eerste onderzoeksresultaten tonen niet meteen aan dat het aanbrengen van de middenrijbaanmarkering (MRM) de verkeersveiligheid (opvallend) zal verbeteren:

- in verband met het inhalen versus het achter de fietser blijven, was er geen eenduidig resultaat op te merken. Op de ene testlocatie bleven automobilisten wel vaker achter een fietser in plaats van in te halen wanneer een MRM of slemlaag was aangebracht, op de andere testlocatie was er geen verschil;
- voor wat betreft de zijdelingse afstand tussen autobestuurder en fietser was er evenmin een significant verschil op te merken wanneer het gaat om de kleine afstanden (< 1.5m), die problematisch zijn voor de veiligheid. Op de ene testlocatie was er geen verschil in het aandeel kleine afstanden (<1,5 meter)[1], op de andere testlocatie waren er wel minder kleine afstanden (<1,5 meter) op te merken wanneer een MRM was aangebracht.
  Het grootste aandeel van de bestuurders houdt wel een voldoende grote afstand ten opzichte van de fietser (meestal tussen 2 en 3 meter).
- wanneer een MRM was aangebracht werd voor beide testlocaties wel opgemerkt dat fietsers beter rechts aanhouden, hoewel ook niet allemaal;
- opvallend is dat de snelheid van automobilisten op beide testlocaties hoger ligt bij aanwezigheid van een MRM. Dit is weinig wenselijk in functie van verkeersveiligheid. De bedenking wordt wel tegelijk gemaakt of dit het effect is van de markering, dan wel de beperkte aanwezigheid van andere weggebruikers op het moment van meting;
- ook zonder aanwezigheid van fietsers houden automobilisten zich op beide testlocaties zich iets vaker in het midden van de weg.

b. Praktische beperkingen:
In elk geval is er voor de markeringen nood aan een vaste breedte, lengte en tussenafstand van de markeringen. Voor de markeringsmachines is er geen software beschikbaar die het zou toelaten om met verschillende tussenafstanden te werken.

Voor de MRM in de proefopstellingen werd bijvoorbeeld gewerkt met blokjes met tussenafstanden van telkens 15 en 30 cm (cf. fietsgeleidingsmarkering – vierkante blokje zoals toegepast voor de fietsoversteek uit de voorrang).

Dit is niet werkbaar op lange termijn: de markering moet regelmatig opnieuw aangebracht worden. Maar de markeermachines kunnen tot op heden niet detecteren waar de markering ligt. Er zal altijd een afwijking zijn, waardoor de markering op termijn een doorlopende lijn dreigt te worden – zeker wanneer de lengte van de markeringen en de tussenafstanden klein zijn.

c. Nood aan duidelijkheid in functie van herkenbaarheid en veiligheid:
Het is noodzakelijk om te streven naar een duidelijk onderscheid tussen de fietspadmarkering en de MRM.

Zo kan het mogelijk nodig zijn om onze huidige fietspadmarkering te herdenken (bijv. standaard een doorlopende Sauwenslijn naast de fietspadmarkering).

---

[1] Art.40ter KB1/12/1975: *"Hij (= de bestuurder van een auto of van een motorfiets) moet een zijdelingse afstand van ten minste één meter laten tussen zijn voertuig en de fietser of bestuurder van een tweewielige bromfiets. Buiten de bebouwde kom bedraagt de zijdelingse afstand ten minste 1,5 meter."*

De in het ontwerp voorgestelde MRM doet denken aan een aanliggend gelijkgronds fietspad aangeduid door middel van wegmarkeringen van art.74 van het verkeersreglement. Daarvan stelt het vademecum fietsvoorzieningen dat het gebruik van deze 'fietsstroken' vermeden moet worden. Het vademecum maakt er zelfs verder geen melding meer van.

Anderzijds doet het concept van de MRM denken aan de fietssuggestiestrook. Doel van deze laatste maatregel is eveneens het optisch versmallen van de rijbaan in functie van een meer gematigde snelheid, en een duidelijker aanduiding van de positie van de fiets.

Net omdat de MRM doet denken aan reeds bestaande concepten, betekent de nieuwe regeling allerminst een vereenvoudiging van de wegcode (meer regels, nieuwe wegmarkeringen) en draagt het niet bij aan een creëren van een eenvoudiger wegbeeld. Het kan in vraag gesteld worden of de verschillende weggebruikers (zowel fietsers als andere bestuurders) dit alles kunnen blijven vatten en weten wat er van hen verwacht wordt. De praktijk wijst uit dat zelfs wegbeheerders en politie er ook soms niet helemaal wijs uit geraken.

Zetten we één en ander op een rijtje:

- het aanliggend fietspad aangeduid d.m.v. wegmarkeringen van art.74
  - dit maakt geen deel uit van de rijbaan
  - mag door de autobestuurders niet gevolgd worden bij het inhalen of kruisen
  - er mag niet op geparkeerd of stilgestaan worden
- de fietssuggestiestrook, die niet is opgenomen in het verkeersreglement, maar wel al jaren wordt toegepast in Vlaanderen
  - maakt deel uit van de rijbaan (gemengd verkeer)
  - mag bijgevolg ook door de autobestuurders gevolgd worden bij het inhalen of kruisen
  - zonder bijkomende signalisatie mag er op geparkeerd en stilgestaan worden
- de zijdelingse strook van de middenrijbaan
  - maakt geen deel uit van de rijbaan
  - mag door de autobestuurders gevolgd worden bij het inhalen of kruisen
  - er mag niet op geparkeerd worden, stilstaan is wel toegelaten

De strook zou voor meer verwarring en onduidelijkheid kunnen zorgen. Die onduidelijkheid kan ertoe leiden dat:

- automobilisten bijvoorbeeld ook bestaande gemarkeerde fietspaden minder zullen respecteren en hierover zullen rijden (om te kruisen of in te halen);
- de verwachting wordt gecreëerd dat fietsers (verplicht) op de zijdelingse strook rijden en zich niet op de middenrijbaan mogen begeven (cfr. verkeersagressie).

Er wordt gewezen op het gebruik in het buitenland, maar dit moet in verhouding gezien worden tot het gebruik van de andere fietsvoorzieningen in het buitenland: in die landen kent men niet de fietspadmarkering die aanliggend gelijkgronds kan worden toegepast met gelijkaardige regels zoals die in België van toepassing zijn. Ook moet dit in verhouding worden gezien tot nog eventuele andere fietsvoorzieningen die in het buitenland bestaan en hun geldende regels.

In het kader van meer (fiets)veiligheid zouden we net moeten streven naar meer duidelijkheid en uniformiteit in de te gebruiken markeringen. Eerder dan nieuwe markeringen in te voeren – die maar weinig verschillen van de bestaande – is een evaluatie en vereenvoudiging van de bestaande voorzieningen aangewezen.

In het kader van de interfederale ambtelijke werkgroep die de herziening van de wegcode voorbereidt, is afgesproken om de 'fietsmarkeringen' te bespreken – op vraag van de vertegenwoordiging van het Vlaamse gewest.

<u>Artikel 26</u>

//

Het woord “parkeerzones” wordt vervangen door het woord “parkeerstroken” voor een beter begrip.

Geen opmerkingen.

Artikel 27

Artikel 77.8 wordt aangepast zodat een dambordmarkering ook kan worden aangebracht ter hoogte van spoorwegovergangen. Op die manier kunnen weggebruikers bijkomend worden geattendeerd op de aanwezigheid en de afbakening van een overweg.

Geen opmerkingen.

Artikel 28

Dit artikel vult art.82.1.2. aan met de verplichting voor velomobielen om altijd een gele of oranje reflecterende strook op de zijkanten te voeren. Deze verplichting 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.

Geen opmerkingen.

Artikel 29

Vult artikel 82 aan met betrekking tot de technische voorschriften van rijwielen en hun aanhangwagens. Bestuurders van rijwielen krijgen de mogelijkheid om laterale gele of oranje signalisatiemiddelen aan te brengen.

Steeds meer bestuurders van rijwielen gebruiken bovenop de verplichte lichten en reflectoren ook nog andere laterale signalisatiemiddelen met het doel beter zichtbaar te zijn in het verkeer. Dit is, overeenkomstig artikel 29 van het verkeersreglement, strikt gezien niet toegelaten. Artikel 29 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. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

Geen opmerkingen.

Artikel 30

Het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs wordt aangepast om de mogelijke interpretatiemarge met betrekking tot de rijbewijsvereisten voor het besturen van folkloristische voertuigen weg te nemen.

Vandaag bepaalt art.20, §4: “Voor het besturen van motorvoertuigen en hun aanhangwagens die uitsluitend gebruikt worden voor folkloristische manifestaties, en slechts bij uitzondering op de openbare weg komen …”

Er wordt verduidelijkt dat de bestaande uitzondering met betrekking tot het rijbewijs voor folkloristische manifestaties ook geldt voor landbouwvoertuigen die zowel in het kader van landbouwactiviteiten als in het kader van folkloristische manifestaties worden gebruikt.

Geen opmerkingen.

Artikel 31 en 32

Artikel 31 en 32 regelen respectievelijk de inwerkingtreding en 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 25/03/2022 (dat als bijlage bij deze nota is gevoegd). Het akkoord van de minister, bevoegd voor de begroting, moet niet worden ingewonnen.

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

Geen impact op de lokale en provinciale besturen.

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 bij 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 en tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;

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:

- het voorontwerp 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 en tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs
- de brief van 17 maart 2022 van de Minister van Mobiliteit, de heer Gilkinet aan minister Jan Jambon, Minister-president van de Vlaams Regering
- het advies Inspectie Financiën dd. 25/03/2022