DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILTEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Standpuntbepaling van de Vlaamse Regering 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

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

De wijzigingen betreffen onder meer een aanpassing van art.22ter om de handhaving van het inhaal-, stilstaan- en parkeerverbod op de verhoogde inrichtingen te garanderen in alle gewesten.

Daarnaast worden de artikelen 72.5. en 72.6. aangepast m.b.t. respectievelijk de busstrook en de bijzondere overrijdbare bedding. De formulering van de artikelen is herzien om als basisregel alleen geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer toe te staan en de wegbeheerder te laten kiezen welke andere voertuigen erop mogen rijden (dezelfde als nu, plus drie nieuwe categorieën). Voor de aanpassing van de signalisatie is een overgangsperiode tot 2027 voorzien.

Aanpassingen in de definitie van de fietsstraat en de voorbehouden weg maken het mogelijk dat de regelingen zullen kunnen gelden over één of meer openbare wegen. De reglementering kan dan gelden van begin- tot eindebord, zonder dat deze op signalisatie met zonale geldigheid moet verschijnen (cf. het woonerf). Voor de aanpassing van de signalisatie is een overgangsperiode tot 2032 voorzien.

Het ontwerp past ook de definitie van de reddingsstrook aan zodat alle voertuigen die op de pechstrook mogen rijden, zoals takelwagens, ook gebruik mogen maken van de reddingsstrook om zich naar de plaats van een incident te begeven.

Er wordt een positief advies voorgesteld.

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 ontwerp is tot stand gekomen in overleg met de FOD en de drie gewesten.

Het advies van de Inspectie van Financiën werd ontvangen op 18 november 2022 en was gunstig.

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.

Door de federale minister van mobiliteit is per brief op datum van 24 oktober 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.

A. ALGEMENE TOELICHTING

In het voorjaar van 2022 werden de werkzaamheden tot hervorming van de Wegcode opnieuw opgestart binnen de ambtelijke werkgroep die bestaat uit vertegenwoordigers van de federale overheid en de drie gewesten.

Het is de bedoeling dat de huidige Wegcode gelijktijdig wordt opgeheven door de federale overheid en de drie gewesten en dat de vier overheden ook gelijktijdig hun nieuwe Wegcode in werking laten treden. De vier ontwerpen zullen tegelijk aan de Raad van State (in verenigde kamers) worden voorgelegd. Daarnaast zullen in Vlaanderen ook de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens (code van de wegbeheerder) worden aangepast en worden afgestemd op de nieuwe (Vlaamse) Wegcode.

Niet alleen buigt deze interfederale werkgroep zich over de toekomstige integrale hervorming van de Wegcode maar ook over de noodzakelijke tussentijdse wijzigingen van de huidige Wegcode, die niet kunnen uitgesteld worden tot de volledige afronding van het project.

Het voorliggend ontwerp KB tot wijziging van de Wegcode is tot stand gekomen en uitgebreid besproken binnen deze ambtelijke werkgroep.

Oorspronkelijk was het de bedoeling van het ontwerp KB tot wijziging van de Wegcode om, op verzoek van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, enkel huidig artikel 22ter van de Wegcode aan te passen. Dit verzoek is urgent aangezien de politiediensten in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest hebben aangegeven dat zij het inhalen, stilstaan en parkeren op de verhoogde inrichtingen niet langer kunnen sanctioneren. In het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest geldt namelijk een algemene snelheidsbeperking van 30 km/u binnen de bebouwde kom zodat de verhoogde inrichtingen niet aangeduid zijn door middel van verkeerstekens en artikel 22ter van de Wegcode geen toepassing vindt.

Vervolgens werd het ontwerp KB uitgebreid ingevolge een verzoek van het Waalse Gewest om 'carpoolers' toe te kunnen laten op de busstrook en de bijzondere overrijdbare bedding. Hiertoe wordt onder meer een symbool ingevoerd voor voertuigen met ten minste 2, 3 of 4 inzittenden en worden

de huidige artikelen 72.5 en 72.6 van de Wegcode al aangepast aan de afspraak binnen de ambtelijke werkgroep dat de federale overheid zich in de toekomstige federale Wegcode zal beperken tot het opnemen van de algemene regel dat de busstroken en de bijzondere overrijdbare bedding toegankelijk zijn voor de voertuigen van het geregeld openbaar vervoer en dat de gewesten, bij wijze van bijzondere politie, kunnen aanvullen welke voertuigen zij bijkomend willen toelaten.

Ook binnen het Vlaamse Gewest kwam de vraag naar een (dringende) aanpassing van de huidige Wegcode. Gemeenten ondervinden namelijk problemen bij de invoering van zonale fietsstraten door de cumulatiebeperking opgenomen in het MB 11/10/1976 betreffende de plaatsingsvoorwaarden (art. 6.7.5.2° MB 11/10/1976).

Initieel werd eraan gedacht om de bestaande bepaling van art. 6.7.5.2° van het MB van 11 oktober 1976, dat voorschrijft dat slechts twee zonale reglementeringen van toepassing mogen zijn op een locatie, aan te passen.

De Vlaamse administratie heeft dit idee verder afgestemd met Fietsberaad en de VVSG, waarna gebleken is dat een aanpassing van de definitie van 'fietsstraat' in de wegcode tot eenzelfde oplossing leidt. Door de aanpassing van de definitie kan de reglementering van toepassing zijn op één of meer openbare wegen. De reglementering kan dan gelden van begin- tot eindebord, zonder dat deze op signalisatie met zonale geldigheid moet verschijnen. Ook de definitie van de 'voorbehouden weg' is in diezelfde logica aangepast. De invoering van een dergelijke 'zone' telt dan niet mee voor de cumulatiebeperking uit het MB 11/10/1976 betreffende de plaatsingsvoorwaarden aangezien geen gebruik wordt gemaakt van zoneborden.

De aanpassing van de definitie van 'fietsstraat' en niet langer een wijziging van de cumulatiebeperking geniet om meerdere redenen de voorkeur:

- het biedt een uitkomst voor de problemen die heel wat gemeenten ondervinden bij de cumulatieregeling opgenomen in het MB 11/10/1976 betreffende de plaatsingsvoorwaarden (art. 6.7.5.2° MB 11/10/1976);
- deze oplossing ligt volledig in lijn met het ontwerp van nieuwe wegcode waarin de borden van de fietsstraat en voorbehouden weg, net als het woonerf en de voetgangerszone zijn opgenomen onder de signalisatie met zonale geldigheid. De gebiedsdekkende toepassing wordt mogelijk zonder dat de signalisatie op een zonebord moet worden geplaatst;
- indien de cumulatiebeperking zou worden aangepast, gaat elke gemeente aan de slag met witte zoneborden. Deze zouden met de inwerkingtreding van de nieuwe wegcode wederom moeten worden aangepast. Deze werkwijze heeft derhalve niet enkel slechts een tijdelijk karakter, zij zou de gemeenten vooral onnodig op kosten jagen.

Het is aangewezen om deze aanpassingen nu reeds door te voeren en niet het ontwerp van nieuwe wegcode af te wachten:

- het aantal gemeenten dat fietszones afbakent met de witte zoneborden blijft op die manier beperkt;
- er zijn vandaag al gemeenten die het bord F111 zonaal gebruiken, zonder het werkelijk op een zonebord aan te brengen (idem voor F99-borden) – hetgeen eigenlijk wettelijk niet voorzien is.

Vervolgens werden nog enkele andere aanpassingen in het ontwerp KB ingevoerd door de federale overheid op verzoek van onder andere externe partners zoals bv. Centrex.

Het is de bedoeling dat de noodzakelijke tussentijdse wijzigingen zo veel mogelijk reeds worden geformuleerd in de filosofie van het ontwerp van de lopende integrale hervorming van de Wegcode. Eerdere pogingen tot hervorming van de wegcode strandden telkens op bevoegdheidsdiscussies. De interfederale werkgroep tracht op dit vlak tot een werkbare oplossing te komen, waarbij het grote uitgangspunt er in ligt dat de federale overheid de regels van algemene politie op het wegverkeer

bepaalt en dat de gewesten bevoegd zijn voor de regels van bijzondere politie. Een tekenend voorbeeld wordt op dit vlak gevormd door de vooropgestelde wijziging in de artikelen 72.5 en 72.6 van de Wegcode zoals hierboven vermeld.

In de interfederale ambtelijke werkgroep werd het akkoord van alle vertegenwoordigers met dit ontwerp KB genoteerd alvorens dit werd overgemaakt voor officiële standpuntbepaling aan de drie deelregeringen. Weliswaar is deze instemming op bevoegdheidsrechtelijk vlak met enig voorbehoud, onder meer voor de artikelen 2, 3, 11, 12 en 18 van het ontwerp KB aangezien in deze wetsbepalingen nog op de logica van het huidige reglement wordt voortgebouwd.

Het geformuleerde voorbehoud met betrekking tot de artikelen 11 en 12 van het ontwerp KB is ook gekend binnen de interfederale werkgroep en werd zodanig geakteerd in het verslag (WG Hervorming van het verkeersreglement. Vergadering van 25.08.2022):

"Het Vlaamse Gewest merkt op dat de formulering van de artikelen 10 en 11 (thans 11 en 12) *in overeenstemming is met de huidige versie van het reglement, maar niet met de versie van het ontwerp van hervorming. Ze zullen in het ontwerp van hervorming van het reglement moeten worden geherformuleerd om geen regels voor de plaatsing van de signalisatie te vermelden."*

Enkel om de zaken niet te vertragen en vooruit te geraken, werd ingestemd om het ontwerp KB tijdelijk op die manier te regelen. Hierdoor kunnen er bevoegdheidsrechtelijk dan ook geen conclusies worden getrokken, behoudens het uitdrukkelijk voorbehoud geformuleerd in het verslag van de vergadering van 25 augustus 2022.

B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Artikel 1

Het eerste artikel schrapt de definitie van de bijzondere overrijdbare bedding omdat deze overbodig is geworden door de aanpassingen van artikel 72.6 (zie ontwerp artikel 17).

Artikel 2

Artikel 2 past de definitie van de voorbehouden weg aan.

De huidige definitie in art.2.34 is:

> *"2.34. "Weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs" : een openbare weg of een deel van de openbare weg waarvan het begin aangeduid is met het verkeersbord F99a of F99b en het einde met het verkeersbord F101a of F101b."*

Deze definitie houdt geen rekening met het feit dat er ook wegen zijn voorbehouden voor het verkeer van onder meer landbouwvoertuigen, afgebakend door borden F99c en F101c. In het voorstel van nieuwe definitie zijn deze landbouwvoertuigen wel opgenomen.

De borden F99c en F101c waren nog niet opgenomen in het huidige art.2.34.

De voorbehouden weg was overeenkomstig de bestaande definitie "een openbare weg of een deel van de openbare weg". Er kon moeilijk gesteld worden dat dit van toepassing kon zijn op een gebied van meerdere openbare wegen. Dit was zeker niet evident rekening houdende met de definities van:

"2.32. "Woonerf" en "erf" : één ***of meer*** *speciaal ingerichte* ***openbare wegen*** *waarvan de toegangen zijn aangeduid met verkeersborden F12a, en de uitgangen met verkeersborden F12b.*

2.37. " Schoolomgeving" : zone van ***een of meerdere openbare wegen*** *of gedeelten ervan, waarin de toegang tot een school is inbegrepen en waarvan het begin en het einde afgebakend zijn door de verkeersborden F4a en F4b.*

2.35. "Voetgangerszone" : een ***of meer openbare wegen*** *waarvan de toegang aangeduid is met het verkeersbord F103 en de uitgang met het verkeersbord F105."*

In deze definities is wel expliciet sprake van meerdere openbare wegen.

Door de voorgestelde aanpassing kan de voorbehouden weg eveneens gelden over meer openbare wegen. Een gebiedsdekkende toepassing, waarin de reglementering over één of meer openbare wegen kan gelden, en dit van begin- tot eindebord, behoort voortaan tot de mogelijkheden.

Deze bepaling bouwt voort op de logica van het huidige reglement, naar analogie met de huidige definities, maar is niet aangepast in het licht van de hervorming van de Wegcode.

In de werkgroep wegcode is de visie ingenomen dat het aan de gewesten toekomt om te bepalen of aan het begin en het einde van een bepaalde straat of zone een bord moet geplaatst worden, dit betreft namelijk een plaatsingsvoorwaarde. In de toekomstige federale wegcode zal in de definities dan ook geen verwijzing meer worden opgenomen naar signalisatie.

<u>Artikel 3</u>

In het derde artikel ondergaat de definitie van de fietsstraat een gelijkaardige aanpassing als in artikel 2. De regeling kan ook een gebiedsdekkende toepassing krijgen, zonder dat deze op signalisatie met zonale geldigheid moet verschijnen. De regeling zal per definitie gelden over één of meer openbare wegen en dit van het beginbord (F111) tot het eindebord (F113). Het bord moet dus ook niet na elk kruispunt herhaald worden.

In de aangepaste definitie zijn er een aantal overbodigheden geschrapt, zoals de verwijzing naar de inrichting als "fietsroute", en het feit dat motorvoertuigen er mogen rijden. De verkeersregels die van toepassing zijn in de fietsstraat bepaald in artikel 22novies van de wegcode bieden hierover voldoende duidelijkheid.

Een mogelijke verbetering zou er nog in kunnen bestaan:

"2.61. "Fietsstraat": één of meer openbare wegen waar specifieke gedragsregels gelden voor wat betreft de fietsers ***en de motorvoertuigen****. Het begin is aangeduid met het verkeersbord F111 en het einde met het verkeersbord F113."*

omdat er ook voor de motorvoertuigen bijzondere gedragsregels gelden (inhaalverbod tegenover bestuurders van rijwielen en speed pedelecs, maximumsnelheid van 30 km/u).
Anderzijds wil de voorgestelde definitie in het ontwerp vooral benadrukken dat dit een maatregel is ten gunste van de fietsers.

De toelichting op bevoegdheidsrechtelijk vlak in artikel 2 geldt ook hier.

"Het begin is aangeduid met het verkeersbord F111 en het einde met het verkeersbord F1113" betreft een plaatsingsvoorwaarde, waarover overeenstemming is binnen de werkgroep tot hervorming van

de wegcode dat dit niet zal opgenomen worden in de toekomstige federale wegcode en het aan de gewesten toekomt om dit te regelen.

Artikel 4

Het vierde artikel past de definitie van de reddingsstrook aan zodat alle voertuigen die – overeenkomstig art.9.7. van de wegcode – op de pechstrook mogen rijden, ook gebruik mogen maken van de reddingsstrook om zich naar de plaats van een incident te begeven.

Dit is een logische aanpassing.

Volgens het huidige art.2.70 mogen enkel "de prioritaire voertuigen zoals bedoeld in artikel 37 wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt" gebruik maken van de reddingsstrook.

Aangezien de reddingsstrook dient als alternatief voor de pechstrook (wanneer ze ontbreekt, versperd is door auto's in panne, brokstukken, etc.) is het logisch dat deze voertuigen hier ook gebruik van mogen maken om de plaats van een incident te bereiken.

Wanneer ze gebruik maken van de reddingsstrook moeten de takelwagens en de voertuigen van de personen of diensten opgeroepen door het openbaar ministerie of door de federale of lokale politie, gebruik maken van de oranjegele knipperlichten (zie ontwerp artikel 9).

Artikel 5

Dit artikel introduceert de definitie van een verhoogde inrichting. Deze toevoeging is noodzakelijk als gevolg van de wijzigingen in artikel 22ter.1 (zie ontwerp artikel 7).

Artikel 6

Het zesde artikel past het inhaalverbod op de verhoogde inrichting in in artikel 17 van de wegcode betreffende het inhaalverbod. Dit hangt samen met de aanpassing van art.22ter.1. (zie ontwerp artikel 7).

Door deze aanpassing geldt het verbod op alle verhoogde inrichtingen, onafhankelijk van de wijze waarop ze zijn gesignaleerd.

Artikel 7

Artikel 7 past artikel 22ter.1. aan met betrekking tot het verkeer op rijbanen voorzien van verhoogde inrichtingen.

> *"22ter.1. Op de openbare wegen voorzien van verhoogde inrichtingen, die aangekondigd zijn door de verkeersborden A14 en F87 of die, op de kruispunten, alleen aangekondigd zijn door de verkeersborden A14, of die gelegen zijn binnen een zone afgebakend door de verkeersborden F4a en F4b:*
>
> *1° moeten de bestuurders deze inrichtingen dubbel voorzichtig en met matige snelheid naderen, zodat zij erover rijden met een snelheid die niet meer bedraagt dan 30 km per uur;*
>
> *2° is elk links inhalen verboden op deze inrichtingen;*
>
> *3° is stilstaan en parkeren verboden op deze inrichtingen, behoudens plaatselijke reglementering."*

//

In het Brusselse gewest geldt vandaag een algemene snelheidsbeperking van 30 km/u binnen bebouwde kom. De snelheidsbeperking wordt er dus niet aangeduid door middel van verkeerstekens (F4a en F4b).
Waar een snelheidsbeperking van maximaal 30 km/u geldt, moeten verhoogde inrichtingen niet worden aangeduid, noch door verkeersborden A14, noch door borden F87.
De verhoogde inrichtingen binnen de Brusselse bebouwde kommen – waar de algemene snelheidsbeperking van 30 km/u van toepassing is – worden dus niet aangeduid.

Door de huidige formulering van art.22ter.1. bestaat er in het Brusselse gewest discussie over het inhaal en stilstaan- en parkeerverbod op de verhoogde inrichtingen.

Artikel 22ter is een bevoegdheidsgemengd artikel. In de eerste zin van art.22ter.1. wordt het toepassingsgebied van dit artikel bepaald, hieraan kan niet geraakt worden door de federale overheid aangezien de aanpassing van het toepassingsgebied automatisch gevolgen heeft voor de geldende snelheidsbeperking voorzien in art. 22ter, 1°, – hetgeen een regionale bevoegdheid betreft.

In die zin wordt nu voorgesteld om de federale aspecten in punt 2° (inhaalverbod) en punt 3° (stilstaan- en parkeerverbod) te verplaatsen naar resp. art.17 en 24 van de wegcode. Op die manier heeft art.22ter.1. enkel nog betrekking op de snelheidsbeperking op de verhoogde inrichting, wat een zuiver gewestelijke bevoegdheid betreft. De gewesten kunnen het artikel vervolgens indien gewenst aanpassen via een afzonderlijk regelgevend initiatief.

Artikel 8

In artikel 8 wordt het stilstaan- en parkeerverbod op de verhoogde inrichtingen ingevoegd in artikel 24 van de wegcode betreffende het stilstaan- en parkeerverbod. Dit hangt samen met de aanpassing van art.22ter.1. (zie ontwerp artikel 7).

Door deze aanpassing geldt het algemeen stilstaan- en parkeerverbod op alle verhoogde inrichtingen, onafhankelijk van de wijze waarop ze zijn gesignaleerd.

Artikel 9

De aanpassing in artikel 4 van dit ontwerp maakt het mogelijk dat ook takelvoertuigen en de voertuigen van de door het openbaar ministerie of door de federale of lokale politie opgeroepen personen of diensten, gebruik maken van de reddingsstrook om zich naar de plaats van een incident te begeven.

Wanneer zij op de reddingsstrook rijden, moeten zij één of twee oranjegele knipperlichten gebruiken. Dit was eerder al van toepassing op deze voertuigen bij het volgen van de pechstrook.

Artikel 10

Artikel 10 past artikel 59/1 aan met betrekking tot experimenten.

Artikel 59/1. beperkt zich in de huidige wegcode tot experimenten met geautomatiseerde voertuigen. Een meer algemene formulering laat toe om ook op ander vlakken testen uit te voeren in het kader van pilootprojecten. Bijvoorbeeld wanneer het gaat om nieuwe verkeerstekens of nieuwe technologieën.

De afwijkingen waarover sprake in dit artikel betreffen enkel afwijkingen van de bepalingen van de wegcode die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren.

Artikel 11

Zoals dat al het geval is voor de driekleurige verkeerslichten kan de betekenis van de bijzondere verkeerslichten voor het openbaar vervoer, ten behoeve van de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen, worden gewijzigd door middel een bijkomend oranjegeel knipperend licht met een fietssilhouet en met een oranje-gele knipperende pijl.

Deze bepaling bouwt voort op de logica van het huidige reglement en is niet aangepast in het licht van de hervorming van de Wegcode. Tijdens de werkzaamheden tot hervorming van de wegcode is immers binnen de ambtelijke werkgroep de visie ingenomen dat indien een regel zich richt tot de weggebruiker, dit zal worden opgenomen in de federale Wegcode en indien een regel in de huidige wegcode zich richt tot de wegbeheerder, en dus een plaatsingsvoorwaarde betreft, dit zal worden opgenomen in het MB Plaatsingsvoorwaarden/Vlaamse wegcode.

Deze wetsbepaling geeft de mogelijkheid aan de wegbeheerder om de bijzondere verkeerslichten ten behoeve van fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen aan te vullen. De formulering is als dusdanig ongelukkig doordat wordt verwezen naar "de betekenis" van deze bijzonder verkeerslichten. Op die manier wordt een eigenlijke plaatsingsvoorwaarde geherformuleerd als een verplichting naar de weggebruiker toe.

Artikel 12 en 13

Door de aanpassing van de definitie van de fietsstraat (zie ontwerp artikel 3), kan de reglementering per definitie gelden over meerdere openbare wegen.

Het is bijgevolg overbodig dat aan het verkeersbord F111 zonale geldigheid wordt gegeven. De voorbeelden van de verkeersborden "Begin van een zonale fietsstraat" en "Einde van een zonale fietsstraat" worden eveneens geschrapt.

Artikel 18 van dit ontwerp voorziet in een overgangsperiode tot 1 januari 2032 voor het gebruik van de borden F111 met zonale geldigheid. Deze overgangstermijn komt tegemoet aan wegbeheerders die al witte zoneborden hebben gebruikt voor de aanduiding van de 'fietszone'. De overgangstermijn houdt rekening met de levensduur van de verkeersborden.

Met artikel 12 en artikel 18, eerste lid van het ontwerp KB wordt afbreuk gedaan aan de afspraak die in de werkgroep tot hervorming van de Wegcode werd gemaakt dat de federale wegcode niet zal bepalen welke signalisatie voor zonale geldigheid in aanmerking komt. Aangezien dit een regel betreft die zich richt tot de wegbeheerder, gaat het niet om een regel inzake algemene politie op het wegverkeer maar moet een dergelijke bepaling worden beschouwd als een plaatsingsvoorwaarde voor de verkeerstekens. Het gaat immers louter om het gecombineerd toepassen van verkeerstekens die door de federale overheid worden gedefinieerd.

Artikel 14

Artikel 14 betreft een actualisering van artikel 70.2.2. met betrekking tot de verwijzing naar de E9-borden.

Artikel 15

De legendes van de F99-borden en de F101-borden met betrekking tot de verschillende soorten voorbehouden wegen worden op een meer uniforme wijze geformuleerd. De F99-borden betreffen het "begin van de weg voorbehouden voor", de F101-borden betreffen het "einde van de weg voorbehouden voor".

De reglementering van de fietsstraat is voortaan van toepassing op één of meer openbare wegen. De reglementering eindigt bijgevolg niet langer ter hoogte van het volgende kruispunt. De fietsstraat geldt van begin- tot eindebord. Het is uiteraard wel van belang dat wegbeheerders 'de zone' volledig afbakenen door begin- en eindeborden (cfr. woonerf).

Artikel 16

Het ontwerp past artikel 72.5 van de wegcode aan met betrekking tot de busstroken. De opbouw van het artikel is duidelijker:

1° markering en signalisatie
2° toegelaten voertuigen
3° andere voertuigen

Voor wat betreft de markering en signalisatie stelt het ontwerp een aantal kleine wijzigingen voor:

- het gaat om één **of twee** brede witte onderbroken strepen;
- de dambordmarkeringen zijn toegevoegd;
- ook witte lichtspijkers mogen de markeringen vervangen in geval van variabele signalisatie – dit was eerder enkel voorzien voor de bijzondere overrijdbare bedding;
- net als voor de bijzondere overrijdbare bedding stelt het ontwerp duidelijk dat de busstrook geen deel uitmaakt van de rijbaan.
  Bijzonder aandachtspunt is wel de voorrangsregeling tussen voertuigen die al op de busstrook rijden en voertuigen die er zich naartoe willen bewegen.

Het tweede punt betreffende de toegelaten voertuigen formuleert het algemeen principe dat de busstrook bestemd is voor voertuigen van de geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer. Daarnaast kunnen wegbeheerders andere voertuigen toelaten door de voorziene signalisatie aan te brengen.

Taxi's en voertuigen gebruikt voor het schoolvervoer zijn in het ontwerp dus niet langer algemeen toegelaten. Het is aan wegbeheerders om hier de nodige signalisatie voor aan te brengen. Voor deze aanpassing voorziet het ontwerp een overgangsperiode tot 1 januari 2027 (zie ontwerp artikel 18).

Andere aanpassingen betreffende de toegelaten voertuigen:

- dat de symbolen eveneens op de busstrook zelf mogen worden herhaald is niet langer opgenomen. Dit hoeft niet te betekenen dat dit niet langer kan.
- voor de bromfietsen bevat het ontwerp de toevoeging dat de klasse bromfiets (A, B of P = speed pedelec) onder het symbool mag worden aangebracht. Op die manier kan hierover niet langer discussie bestaan;
- aan de lijst zijn drie extra categorieën toegevoegd:
  - voertuigen met ten minste 2, 3 of 4 inzittenden, naargelang van de vermelding,
  - voertuigen die worden gebruikt ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit (bijvoorbeeld vrachtwagens die gebruikt worden voor het transport van deelfietsen of -steps)
  - en voertuigen die gebruikt worden voor het gemeenschappelijk vervoer van personen met een handicap.
- de lijst met mogelijke toegelaten voertuigen is identiek aan die van de bijzondere overrijdbare bedding. Dit ligt in lijn met het ontwerp van nieuwe wegcode waarin er geen onderscheid meer is voorzien tussen de busstrook en de bijzondere overrijdbare bedding. Het zal gaan om een busbaan die op sommige plaatsen aangeduid is door middel van doorlopende strepen en op sommige plaatsen door middel van onderbroken strepen.

Prioritaire voertuigen mogen bij algemene regel op de busstrook rijden wanneer hun dringende opdracht dat rechtvaardigt (art.37.5. wegcode). Dit is bijgevolg niet langer opgenomen in dit artikel.

Op bevoegdheidsrechtelijk vlak heeft de Vlaamse Regering al meermaals het standpunt ingenomen dat de federale overheid zich dient te beperken tot de algemene regel dat de busstroken (en de bijzondere overrijdbare bedding) toegankelijk zijn voor de voertuigen van het geregeld vervoer en dat de gewesten, bij wijze van bijzondere politie, kunnen aanvullen welke voertuigen zij bijkomend willen toelaten op de busstrook en/of de bijzondere overrijdbare bedding op grond van 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" (art. 6, §1, X, 8° BWHI) (VR 2021 1106 DOC 0654/1BIS).

Tijdens de besprekingen in de interfederale werkgroep is al bij herhaling gebleken dat de visies tussen de gewesten over het verkeer op de busbanen niet gelijklopend zijn. Dit is niet onlogisch, gelet op de regionale plaatselijke verschillen. Het standpunt waarbij enkel de federale wegcode enkel de algemene regel bevat en de gewesten, op grond van hun eigen bevoegdheid de regels inzake bijzondere politie opnemen, stemt ook volledig overeen met het standpunt van de Vlaamse Regering naar aanleiding van eerdere standpuntbepalingen en is ondertussen ook afgetoetst met De Lijn, die de flexibiliteit om bijkomende voertuigen toe te laten op deze weggedeelten als een vooruitgang beschouwen voor het regulier vervoer.

Artikel 17

Op een gelijkaardige manier als het vorige artikel, past het ontwerp artikel 72.6 van de wegcode aan met betrekking tot de bijzondere overrijdbare bedding. De opbouw van het artikel is duidelijker:

1° markering en signalisatie
2° toegelaten voertuigen
3° andere voertuigen

Voor wat betreft de markering en signalisatie stelt het ontwerp een aantal kleine wijzigingen voor:

- het gaat om één of twee brede witte onderbroken strepen;
- de dambordmarkeringen zijn toegevoegd;

Het tweede punt betreffende de toegelaten voertuigen formuleert het algemeen principe dat de bijzondere overrijdbare bedding bestemd is voor voertuigen van de geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer. Daarnaast kunnen wegbeheerders andere voertuigen toelaten door de voorziene signalisatie aan te brengen.

Voertuigen gebruikt voor het schoolvervoer van personen met een handicap zijn in het ontwerp dus niet langer algemeen toegelaten. Het is aan wegbeheerders om hier de nodige signalisatie voor aan te brengen. Voor deze aanpassing ontbreekt een overgangsperiode in artikel 18.

Andere aanpassingen betreffende de toegelaten voertuigen:

- dat de symbolen eveneens op de bijzondere overrijdbare bedding zelf mogen worden herhaald is niet langer opgenomen. Dit hoeft niet te betekenen dat dit niet langer kan.
- voor de bromfietsen bevat het ontwerp de toevoeging dat de klasse bromfiets (A, B of P = speed pedelec) onder het symbool mag worden aangebracht. Op die manier kan hierover niet langer discussie bestaan. Een identieke formulering is wenselijk als bij de busstrook;
- aan de lijst zijn drie extra categorieën toegevoegd:
    - voertuigen met ten minste 2, 3 of 4 inzittenden, naargelang van de vermelding,
    - voertuigen die worden gebruikt ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit (bijvoorbeeld vrachtwagens die gebruikt worden voor het transport van deelfietsen of -steps)
    - en voertuigen die gebruikt worden voor het gemeenschappelijk vervoer van personen met een handicap.
- de lijst met mogelijke toegelaten voertuigen is identiek aan die van de busstrook. Dit ligt in lijn met het ontwerp van nieuwe wegcode waarin er geen onderscheid meer is voorzien

tussen de busstrook en de bijzondere overrijdbare bedding. Het zal gaan om een busbaan die op sommige plaatsen aangeduid is door middel van doorlopende strepen en op sommige plaatsen door middel van onderbroken strepen.

Prioritaire voertuigen mogen bij algemene regel op de bijzondere overrijdbare bedding rijden wanneer hun dringende opdracht dat rechtvaardigt (art.37.5. wegcode). Dit is bijgevolg niet langer opgenomen in dit artikel.

Artikel 18

Artikel 18 voorziet in de nodige overgangstermijnen opdat wegbeheerders de nodige aanpassingen kunnen doen:

- de signalisatie van de fietsstraten met zonale geldigheid. Het volstaat om de zones af te bakenen met behulp van (niet-zonale) borden F111 en F113. Het is trouwens niet het verkeersbord F113 dat zonale geldigheid kon krijgen. Het is enkel het bord dat het begin van een regeling oplegt dat op begin- en eindezoneborden verschijnt (vergelijk met borden C43 voor snelheidszones).
- de signalisatie van de busstrook aanpassen voor de voertuigen die er vandaag algemeen zijn toegelaten.

Voor de aanpassing van de signalisatie van de BOB voor de voertuigen die er vandaag algemeen zijn toegelaten (voertuigen gebruikt voor het schoolvervoer van personen met een handicap), ontbreekt een overgangsperiode. Deze moet nog worden toegevoegd.

Er wordt in het eerste lid van dit wetsartikel een overgangsperiode voorzien die betrekking heeft op de zonale geldigheid van F111 en F113 zodat het voorbehoud op vlak van bevoegdheid bij artikel 12 van het ontwerp KB naar analogie ook hier geldt.

In het tweede lid wordt een overgangsperiode voorzien tot 2027 voor voertuigen die gebruikt worden voor het schoolvervoer en taxi's om gebruik te maken van de busstroken ook in afwezigheid van signalisatie. Dit ligt niet volledig in lijn met de filosofie van artikel 16 en 17 van het ontwerp KB. Wanneer het er om gaat om andere vormen van verkeer dan het geregeld vervoer toe te laten op de busstrook (of de bijzondere overrijdbare bedding), in dit geval schoolvervoer en taxi's, kan in principe niet worden gesteld dat het om een regel van algemene politie gaat waarvoor de federale overheid bevoegd is.

Dit past wel in de logica van (art. 72.5 en 72.6 van) het huidige reglement, die door het voorliggend ontwerp KB wordt aangepast.

Artikel 19

Betreft de inwerkingtreding van de beslissing.

Geen opmerkingen.

Artikel 20

Het laatste artikel betreft de uitvoering van het besluit.

Geen opmerkingen.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

C. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft mogelijk een beperkte weerslag op de begroting van de Vlaamse overheid, voor zover de signalisatie langs gewestwegen moeten worden aangepast:

- het aantal fietszones en voorbehouden wegen langs wegen in beheer van een gewestelijke wegbeheerder is eerder beperkt en kent een overgangstermijn tot 2032;
- voor wat betreft het aanbrengen van extra onderborden onder borden F17 (busstrook) en F18 (bijzondere overrijdbare bedding) om voertuigen toe te laten die er vandaag algemeen zijn toegelaten, is er een overgangstermijn voorzien tot 2027.

Dit wordt bevestigd door het advies van de Inspectie van Financiën van 18 november 2022 (dat als bijlage bij deze nota is gevoegd). Het akkoord van de minister, bevoegd voor de begroting, moet niet worden ingewonnen.

D. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

E. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Geen impact op het personeel van de Vlaamse overheid.

F. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Er is een financiële impact op de lokale besturen voor zover het de aanpassing van de signalisatie betreft. De impact voor wat betreft de aanpassing van de signalisatie van de zonale fietsstraten en voorbehouden wegen blijft beperkt. Hiervoor is rekening gehouden met de levensduur van de bestaande verkeersborden. Voor wat betreft de aanpassing van de signalisatie betreffende de businfrastructuur, blijven de kosten beperkt tot het aanbrengen van extra onderborden onder borden F17 (busstrook) en F18 (bijzondere overrijdbare bedding) om voertuigen toe te laten die er vandaag algemeen zijn toegelaten (taxi's en voertuigen gebruikt voor het schoolvervoer). Voor deze aanpassingen is telkens een redelijke overgangstermijn voorzien.

4. VERDER TRAJECT

De minister-president van de Vlaamse Regering wordt belast 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 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 Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

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 en het bijbehorende verslag aan de koning;
- brief van de heer Georges Gilkinet dd. 24/10/2022 aan minister Lydia Peeters;
- advies van de Inspectie van Financiën dd. 18/11/2022.