Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

## Betreft: Standpuntbepaling van de Vlaamse Regering over het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de code van de openbare weg

**Samenvatting**

Er wordt een standpuntbepaling van de Vlaamse Regering gevraagd over het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de Code van de openbare weg.

Het Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg is een bevoegdheidsgemengd besluit. Dit ontwerp betreft het federale luik van de wegcode. Daarnaast maken de drie gewesten werk van een eigen regionale wegcode. De verschillende ontwerpteksten worden maximaal op mekaar afgestemd om voor de weggebruiker – die de reglementering dagelijks moet toepassen – een coherent geheel tot stand te brengen. De vier wegcodes zullen gelijktijdig voor advies aan de Raad van State worden voorgelegd.

De nieuwe federale wegcode die voorligt betreft een meer leesbare tekst met een duidelijkere structuur en wordt verder toegelicht in een uitgebreid Verslag aan de Koning.

Er wordt een adviesronde georganiseerd over de bestaande teksten met het oog op het aftoetsen van het veiligheidsaspect.

De technische opmerkingen_ bij de artikelen 1 t.e.m. 34, §1 en §3, 35 t.e.m. 37, §1, tweede lid en §2, 38 t.e.m. 84, 86 t.e.m. 87 van het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de Code van de openbare weg worden overgemaakt aan de federale overheid.

Bij drie artikelen in het ontwerp wordt een negatief advies verleend:

Artikel 85 betreft de overgangsbepaling met de termijn waarbinnen alle verkeerstekens moeten vervangen worden. Deze bepaling is niet volledig en de overgangstermijn is te krap. De overgangsbepaling in het ontwerp moet worden aangepast naar een meer algemene formulering die alle verkeerstekens vat en blijk geeft van een stapsgewijze overgang met een overgangstermijn van minstens

- 10 jaar voor een aantal verkeerstekens die fundamenteel van lay-out veranderen,
- 20 jaar voor de overige verkeerstekens.

Artikel 34, §2 en art. 37, §1, derde lid zijn in strijd met de bevoegdheidsverdelende regels aangezien deze bepalingen een snelheidsbeperking bevatten, waar de gewesten bevoegd voor zijn. Een aangepaste formulering wordt voorgesteld.

Een definitief advies wordt uitgebracht na de adviesronde inzake de veiligheidsaspecten en de principiële goedkeuring van de Vlaamse Regering.

# 1. SITUERING

## BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Het ontwerp van koninklijk besluit heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld "weginfrastructuur en wegenbeleid".

## 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 30.08.2023 en was gunstig. Er is geen begrotingsakkoord vereist.

# 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 15 juni 2023 gevraagd om binnen een termijn van 60 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.

De federale minister van mobiliteit werd in kennis gesteld dat dit dossier zal worden geagendeerd na het zomerreces.

## 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. De werkgroep heeft zich zowel gebogen over de integrale hervorming als over de noodzakelijke tussentijdse wijzigingen van de Wegcode die niet konden uitgesteld worden tot de volledige afronding van het project (zie o.a. VR 2021 1106 DOC. 0654/1BIS, VR 2022 2511 DOC.1262/1, VR 2023 3103 DOC.0361/1BIS).

Eerdere pogingen tot hervorming van de Wegcode strandden telkens ten gevolge van negatieve adviezen van de gewesten (zie onder meer VR 2019 1801 DOC.0031/1bis). Er werd nu geopteerd voor een beperktere interfederale ambtelijke werkgroep zodat op een constructieve wijze besprekingen konden worden gevoerd. Er werd afgesproken dat de vier overheden gelijktijdig een nieuwe wegcode zouden tot stand brengen. Zo kan elke overheid, elk wat hem betreft, overgaan tot opheffing van de bepalingen uit de huidige wegcode en kunnen de vier wegcodes op mekaar worden afgestemd, om ten behoeve van de weggebruiker, een coherent geheel tot stand te brengen. Een dergelijke werkwijze laat ook toe dat de Raad van State gelijktijdig kennis kan nemen van de vier wegcodes. De Raad van State zal door de vier overheden verzocht worden om uitspraak te doen in verenigde kamers, gelet op de complexe bevoegdheidsverdeling van de Wegcode.

Het is de bedoeling dat de vier wegcodes gelijktijdig in werking zullen treden.

Het voorliggende ontwerp geeft aanleiding tot twee fundamentele opmerkingen:

De overgangsbepaling moet worden aangepast om de nodige overgangsperiode te voorzien voor *alle* verkeerstekens die moeten worden vervangen. In de huidige ontwerptekst lijkt de overgangstermijn te ontbreken voor sommige (onder)borden, wegmarkeringen en verkeerslichten. De voorziene overgangstermijn van 10 jaar is bovendien niet haalbaar voor de wegbeheerders om het aanzienlijk aantal verkeerstekens te vervangen. Een alternatief wordt voorgesteld.

Vanuit bevoegdheidsrechtelijk oogpunt kan niet worden ingestemd met artikel 34, §2 en artikel 37 ,§1, derde lid van het ontwerp, aangezien deze artikelen een snelheidsbeperking bevatten, waar de gewesten bevoegd voor zijn, zoals bij de artikelsgewijze bespreking zal worden toegelicht. (Artikel 6, §1 XII, 1° van de Bijzondere Wet tot hervorming der Instellingen). Een alternatieve formulering wordt voorgesteld.

# B. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Er wordt enkel stilgestaan bij elementen en artikelen waar een bemerking bij te geven valt.

## Titel

Het 'Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg' verandert van naam. Terwijl tijdens de besprekingen altijd de titel "Koninklijk Besluit betreffende het Verkeersreglement" werd gebruikt, kreeg de het ontwerp van KB plots de titel 'Code van de openbare weg'.

Idealiter was deze titel tot stand gekomen in afstemming met de verschillende gewesten. Immers, het is de bedoeling dat de regionale wegcodes een samenhangend geheel vormen met de federale wegcode. Daar de verschillende wegcodes op elkaar afgestemd dienen te worden, ware het beter geweest indien de titels ook op elkaar afgestemd werden.

De federale overheid lijkt er bovendien vanuit te gaan dat de gewesten zonder meer de titel 'Code van de openbare weg' zullen overnemen. Dit blijkt onder meer uit de toelichting in het Verslag aan de Koning bij artikel 3 (bevoegde personen): *"[…] De personen, die zowel federale als gewestelijke functies vervullen, kunnen* ***in de federale en de regionale codes voor de openbare weg*** *worden opgenomen als bevoegde personen… […]."*

De titel 'Code van de openbare weg' betreft een te letterlijke vertaling van een titel die in het Frans goed lijkt te klinken 'Code de la voie publique'. De huidig gebruikte terminologie: 'Code de la route' wordt vandaag vertaald als de 'Wegcode' of het 'Verkeersreglement', en niet als 'Code van de weg'.

Bovendien is de titel 'Code van de openbare weg' niet gekend bij de gemiddelde weggebruiker – die moet weten hoe de vier wegcodes zich tot mekaar verhouden – en als dusdanig verwarrend. Zoals in het Verslag aan de Koning (p.5) wordt toegelicht, moeten de bepalingen overgenomen of herschreven in de Code voor de openbare weg beschouwd worden als uitsluitend behorend tot de federale bevoegdheid. De huidige wegcode is namelijk een bevoegdheidsgemengd besluit, wat niet langer het geval is voor de nieuwe federale 'wegcode'. Het is bijgevolg aangewezen dat ook in de titel van het KB tot uiting zou worden gebracht dat dit reglement enkel betrekking heeft op de federale verkeersregels. Beter is een titel als 'federaal verkeersreglement'.

Wanneer de gewesten de federale benaming niet overnemen, en niet verwijzen naar de openbare weg, dan wordt de indruk gewekt dat de federale overheid een regeling tot stand brengt die zal gelden op de openbare weg en de gewesten op de andere wegen, wat uiteraard niet het geval is. Ook de gewestelijke wegcodes zullen gelden op de openbare wegen.

## Verslag aan de Koning

Het Verslag aan de Koning verwijst naar het doel om over een meer samenhangende en leesbare tekst te beschikken (p.6). Op vraag van het Vlaamse Gewest is de volgorde van de bepalingen aangepast naar een meer logische structuur en werden verschillende 'afdelingen' ingevoerd. Dat is een belangrijke stap om bepalingen sneller terug te vinden. De titels van de verschillende 'afdelingen' betekenen een belangrijke leeswijzer en houvast voor de lezer van het reglement (educatieve waarde), zeker daar waar het de algemene regels voor het gebruik van de openbare weg betreft.

Het Verslag aan de Koning verwijst verder naar *"het nijpende probleem van de markering van openbare wegen of delen van openbare wegen die bestemd zijn voor fietsers (onder andere de markering van het fietspad, van de middenrijbaan en van de oversteekplaatsen voor fietsers), waarover al een interfederale werkgroep actief is, met als doel de Code voor de openbare weg snel te vervolledigen."*
Momenteel buigt deze werkgroep zich over de oversteekmarkeringen voor fietsers (in versus uit de voorrang). Deze werkgroep boekt vooruitgang, maar de werkzaamheden zijn nog niet afgerond opdat deze meegenomen kunnen worden in deze hervorming van de wegcode.

Onder *"5. De openbare weg opnieuw evenwichtiger delen"* is het niet duidelijk waarom in alinea 2 wordt verwezen naar de spitsstrook. Deze en volgende alinea hebben betrekking op actieve weggebruikers. In deze context past de spitsstrook niet.

## Artikel 1 – Toepassingsgebied.

Deze bepaling wordt vereenvoudigd: het gaat nu om het gebruik van de weg door iedereen; er wordt niet meer verwezen naar specifieke weggebruikers, zoals voetgangers, voertuigen, trek-, last- of rijdieren… Op die manier wordt vermeden dat de opsomming stilzwijgend aan een aantal verplaatsingswijzen zou voorbijgaan.

Elkeen die gebruik maakt van de openbare weg wordt verondersteld het verkeersreglement na te leven – met uitzondering van de spoorvoertuigen, zoals bepaald in het tweede lid van dit artikel.

## Artikel 2 – Definities.

Artikel 2 van de Code van de openbare weg bevat, net zoals het huidige artikel 2 van de Wegcode, de definities die gelden voor de toepassing van de Code.

In tegenstelling tot de huidige tekst waar de definities zonder onderscheid na elkaar worden opgesomd wordt nu een onderverdeling tot stand gebracht:

I. De openbare weg
II. Gebruikers van de openbare weg en voertuigen
III. Andere definities

Deze onderverdeling is aangewezen omdat het een handige leeswijzer biedt om definities makkelijker terug te vinden. Definities worden bijv. ook al niet alfabetisch gesorteerd – hetgeen het terugvinden van een definitie eveneens zou kunnen vergemakkelijken – omwille van de tweetalige tekst. Bovendien biedt de onderverdeling de mogelijkheid om de definitie van 'weggebruiker' te schrappen. Wie weggebruiker is, wordt immers opgenomen onder punt II 'Gebruikers van de openbare weg en voertuigen'.

Doordat niet elke definitie een afzonderlijke nummering heeft, wordt het makkelijker om in de toekomst nieuwe definities toe te voegen of te schrappen, zonder dat telkens de nummering moet worden aangepast. Anderzijds wordt het op die manier wel moeilijker voor de gewesten om naar de federale definities te verwijzen. Gelet op de adviespraktijk van de Raad van State dat het niet aangewezen is om in de gewestelijke regelgeving de federale definities te hernemen, zal de Vlaamse wegcode met verwijzingen werken en enkel eigen Vlaamse definities opnemen (zoals bijv. inzake lading, betalend parkeren… ). Bij een nummering van de federale definities zou een verwijzing duidelijker zijn.

Een aantal definities zijn niet behouden in de Code van de openbare weg omdat ze zich beperken tot het definiëren van een term die verwijst naar de signalisatie die het materialiseert. Voor de weggebruiker is het evenwel toch belangrijk dat het duidelijk is wat in de Vlaamse wegcode bedoeld wordt met bijvoorbeeld een erf, de bebouwde kom, … in het kader van de snelheidsbeperkingen. Er zal in de Vlaamse Wegcode dan ook moeten worden over gewaakt dat een verwijzing naar de verkeerstekens in de Code van de openbare weg wordt opgenomen.

Een aantal definities worden niet langer opgenomen omdat het om begrippen gaat die enkel in de regionale wegcodes gebruikt worden. Andere definities zijn nieuw en zijn noodzakelijk, ook al hebben ze betrekking op geregionaliseerde bevoegdheden. Het betreft onder meer de definitie van "taxi" of "voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer". Deze definities kwamen tot stand in gemeenschappelijk overleg waarbij naar de grootste gemene deler werd gezocht om de definities werkbaar te maken in de verschillende gewesten.

Ten slotte zijn ook enkele definities aangepast, zoals pechstrook, rijstrook, parkeerstrook, kruispunt, voortbewegingstoestel of plaatselijk verkeer. Deze definities zijn aangepast om onduidelijkheden eruit te halen.

Tekstuele opmerking:
- Verslag aan de Koning: Onder 1. Definities toegevoegd: ~~de~~ het folkloristisch voertuig
- Verslag aan de Koning: Definitie 'voortbewegingstoestel – alinea 6: "… dat determineert ~~op~~ of het om een fietser gaat …"

## Artikel 3 – Bevoegde personen.

Artikel 3 van de Code van de openbare weg is een cruciaal artikel aangezien dit de basis vormt voor de vaststelling van overtredingen en essentieel is om een goede handhaving mogelijk te maken. Het is dan ook belangrijk dat er geen twijfel kan bestaan over de bevoegdheid van de personen die in dit artikel worden opgesomd. Het wegverkeer is immers een procesgevoelige materie waarbij het

uiteindelijk aan de politierechters toekomt om deze toe te passen, zo ook om na te gaan of het toezicht uitgeoefend werd door een daartoe bevoegde personen.

Enkel de federale overheid kan regels bepalen i.v.m. de bevoegdheden van de lokale en de federale politie, ongeacht of de politie toezicht houdt op de federale of de deelstatelijke regels. De federale bevoegdheid inzake het bepalen van de bevoegdheid van de politiediensten heeft m.a.w. een transversaal karakter. De gewesten zijn niet bevoegd om taken op te dragen aan de algemene politiediensten (zie o.a. advies 50.372 van de Raad van State van 4 juli 2012).

Na bespreking werd het artikel 3 van het ontwerp nu zo opgebouwd dat in §1 de personen worden opgesomd die bevoegd zijn om toezicht uit te oefenen op de federale en de gewestelijke regels en in §2 de overige federale bevoegde personen die enkel een toezichtsbevoegdheid hebben over de federale regels.

Op die manier wordt tegemoet gekomen aan het standpunt van de Raad van State die eerder al adviseerde om bij de toezichtsbevoegdheid van gewestelijke personeelsleden uitdrukkelijk te vermelden dat de bevoegdheid beperkt is tot het toezicht op de regels inzake het wegverkeer die tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoren (zie o.m. advies 62.264 dd. 8 november 2017).

Ieder gewest kan vervolgens in de eigen regionale wegcode, op basis van de eigen gewestbevoegdheid, aangeven welke personen bevoegd zijn om toezicht te houden op de gewestelijke regels, *"onverminderd de bevoegdheid van andere bevoegde personen".* Deze "andere bevoegde personen" zijn dan de personen die in de federale Code van de openbare weg worden opgesomd in §1 van het art. 3.

Bepaalde personen (zoals onder meer de veldwachters) die zowel federale als regionale taken opnemen, kunnen dan zowel in de federale als in de gewestelijke wegcode opgenomen worden als bevoegde personen, waarbij zij in de federale wegcode dan bevoegd gemaakt worden om toezicht uit te oefenen op de federale regels en in de regionale wegcodes op de regionale regels.

Tekstuele opmerking:

- Verslag aan de Koning: alinea 3 laatste zin verwijst verkeerdelijk naar (8°), dit moet (6°) zijn.

<u>Artikel 4 – Bevelen van bevoegde personen.</u>

Ook al blijkt dit niet uit de tekst van het ontwerp, noch uit het Verslag aan de Koning, moet er rekening worden mee gehouden dat de regel van artikel 4, §1 – volgens dewelke weggebruikers onmiddellijk gevolg moeten geven aan de bevelen van de bevoegde personen – enkel betrekking kan hebben op de bevelen van de bevoegde personen die worden vermeld in artikel 3 van de Code.

Het ontworpen art. 4 is gebaseerd op de huidige wegcode die werd opgesteld op een ogenblik waarop nog geen gewestelijke wegcodes bestonden.

Wat de gewestelijke toezichthouder betreft, komt het, op grond van de huidige bevoegdheidsverdelende regels, aan de gewesten toe om in de regionale Wegcodes te bepalen dat de weggebruikers navolging moeten geven aan de bevelen. Dit gebeurde bijvoorbeeld in het Vlaamse Gewest al door middel van artikel 16, tweede lid, 1° Decreet van 3 mei 2013 betreffende bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport.

De federale overheid kan immers, zoals hierboven werd gesteld, geen bevoegdheden verlenen aan gewestelijk personeel. De regel dat bevelen aan in beweging zijnde weggebruikers enkel kunnen worden gegeven door personen "die de kentekens van hun functie dragen" (art. 4,§3) en dat de identiteitskaart moet worden overhandigd aan een bevoegd persoon (art. 4§) geldt eveneens enkel

voor het federale toezichtspersoneel en zal, indien gewenst, door de gewesten moeten worden opgenomen in hun gewestelijke wegcodes. Dit gebeurde bijvoorbeeld al eerder door middel van artikel 40/0/1, §2 van het Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid dat bepaalt dat het controle personeel *"de betrokkenen om hun identiteitskaart [kan] vragen en personen die weigeren hun identiteitskaart te tonen of die er geen in hun bezig hebben, tegen [te] houden tot de komst van de politie.*" In het advies 69.917 van 1 oktober 2021 heeft de Raad van State geen opmerkingen gemaakt bij deze bepaling.

Van de overige bepalingen van art. 4 lijkt te kunnen worden aangenomen dat het hier gaat om regels inzake "algemene politie over het wegverkeer" waarvoor de federale overheid bevoegd is, wat niet uitsluit dat de gewesten ook op grond van hun eigen bevoegdheden specifieke regels zouden kunnen bepalen met het oog op de naleving van de gewestelijke regels.

Om te verhinderen dat misverstanden ontstaan, lijkt het aangewezen dat (minstens) in het Verslag aan de Koning wordt verduidelijkt dat het art. 4 moet worden gelezen in het licht van de huidige bevoegdheidsverdeling en dat de gewesten binnen hun bevoegdheden ook regels kunnen bepalen inzake "bevelen van bevoegde personen".

Tekstuele opmerking:

- Ontwerp §3.: "… gericht tot de in beweging **zijnde** weggebruikers …" (spatie verwijderen tussen 'zijn' en 'de')

## Artikel 5 – Aanwijzingen van signaalgevers.

Artikel 5 van de Code van de openbare weg bevat een algemene regeling i.v.m. signaalgevers. Er wordt bepaald wanneer signaalgevers aanwijzingen kunnen geven, hoe zij uitgerust moeten zijn, welke aanwijzingen zij mogen geven en welk gevolg de weggebruikers hieraan moeten geven.

Het Verslag aan de Koning verduidelijkt dat het de bedoeling is om een eenvormige regeling tot stand te brengen die zal gelden voor alle signaalgevers. Daarnaast wordt melding gemaakt van het feit dat de verwijzing naar werfleiders en begeleiders van uitzonderlijk vervoer uit de tekst werd geschrapt, *"aangezien deze onder de bevoegdheid van de gewesten vallen."*
Hieruit lijkt te moeten worden afgeleid dat de federale overheid van oordeel is dat het aan de gewesten toekomt om een integrale regeling tot stand te brengen die zal gelden voor alle signaalgevers die worden ingezet naar aanleiding van een geregionaliseerde aangelegenheid (en dat m.a.w. de federale regeling niet voor de gewestelijke signaalgevers geldt).

Het is niet onlogisch dat de gewesten bevoegd zijn om voor de uitvoering van hun eigen bevoegdheden regels inzake de signaalgevers te bepalen. Het uitzonderlijk vervoer, de wegenwerken… worden immers in elk gewest op een andere wijze georganiseerd zodat afwijkende regels voor de signaalgevers vereist kunnen zijn.

Het ontwerp stelt in §2.2° dat signaalgevers aanwijzingen mogen geven aan de weggebruikers *"om de veiligheid te verzekeren van groepen weggebruikers"*. Dit is veel ruimer dan het oorspronkelijke artikel 41.3.1. dat enkel verwees naar groepen voetgangers, fietsers, motorfietsers en ruiters. Nu is er ook oog voor bijv. groepen bromfietsers (denk aan scootertochten in groep, of een groep speed pedelecs). Dit is positief.

In het ontwerp is toegevoegd dat de signaalgevers aanwijzingen mogen geven aan de weggebruikers *"om de veiligheid en het goed verloop van de tocht te verzekeren"*. Wat wordt er bedoeld met "het goed verloop van de tocht"? Dit wordt niet toegelicht in het Verslag aan de Koning. Het verkeersreglement dient om de veiligheid van de weggebruikers te garanderen. Daarom is dit ook zo

in de andere punten van §2 vermeld: signaalgevers geven aanwijzingen *"om de veiligheid te verzekeren"*. Het is aangewezen om de formuleringen in §2. volledig op mekaar af te stemmen.

Overeenkomstig §3.1° moeten signaalgevers voortaan allemaal uitgerust zijn met een retro-reflecterende veiligheidsvest met de vermelding *signaalgever* op de voor- en achterkant. Waar dit met de huidige Wegcode beperkt blijft tot

- een verplichting voor de wegkapiteins die groepen motorfietsers vergezellen,
- een aanbeveling in een omzendbrief (ministerieel rondschrijven van 5 juli 1999 betreffende de gemachtigde opzichters),

wordt het retro-reflecterende veiligheidsvest met vermelding van de functie in het ontwerp een verplichte uitrusting voor alle signaalgevers.
Deze worden daarmee beter herkenbaar en zichtbaar, hetgeen de veiligheid ten goede komt, zowel van de signaalgevers, als van de personen die ze beveiligen en ook voor de naderende bestuurders. Deze laatste moeten tijdig hun rijgedrag kunnen aanpassen.

Wat niet meer wordt opgenomen is de band die om de arm werd gedragen met de nationale kleuren en de vermelding van de gemeente.
Wel moeten de signaalgevers nog steeds uitgerust zijn met een schijf waarop het verkeersbord C3 is afgebeeld om weggebruikers aanwijzingen te geven. Hiervoor krijgen ze ook een alternatief, met name het rode licht gelijkaardig aan het rode licht waarmee bevoegde personen bevelen kunnen geven.

Voor de signaalgevers die worden ingezet ter beveiliging van een gewestelijke bevoegdheid kunnen de gewesten de uitrusting en de wijze van optreden bepalen

<u>Artikel 6 – Hiërarchische rangorde bevelen en aanwijzingen, verkeerstekens en verkeersregels.</u>

Dit artikel herneemt de hiërarchie uit het huidige art. 5 van de wegcode. De formulering van het artikel 6 houdt echter geen rekening met het gegeven dat de situatie, ten gevolge van de opeenvolgende regionaliseringen, is gewijzigd. Na opheffing van de huidige wegcode, zullen er vier wegcodes bestaan. De hiërarchie die in de federale Code van de openbare weg wordt opgenomen, geldt dan ook enkel voor de regels die in deze Code zijn opgenomen. Het ontworpen artikel 6 spreekt immers telkens over "dit reglement". Het Verslag aan de Koning wekt verwarring op dit vlak. Er wordt de indruk gewekt dat een algemene hiërarchie wordt gecreëerd.
Het is uitermate belangrijk t.o.v. de weggebruiker dat duidelijk wordt gemaakt welke regel op welk ogenblik voorrang krijgt. De federale Code en de verschillende regionale codes moeten duidelijk op mekaar worden afgestemd.

Verder is het ook aangewezen dat het Verslag aan de Koning zou verduidelijken dat verkeersborden en wegmarkeringen op eenzelfde 'niveau' staan, en dit boven de verkeersregels. Beide zijn opgenomen in eenzelfde punt 4°. Hier durven in de praktijk misvattingen over bestaan (als zouden verkeersborden boven wegmarkeringen gelden), zelfs bij wegbeheerders.

Met andere woorden:

- een verkeersbord dat verplichtingen oplegt aan een weggebruiker, kan een wegmarkering die ook verplichtingen oplegt aan weggebruikers *niet* 'overrulen'.
  Een duidelijke contradictie en verwarring zou er bijv. zijn wanneer een parkeertoelating (E9-bord) wordt aangebracht ter hoogte van een gele onderbroken streep (parkeerverbod);
- een verkeersbord dat verplichtingen oplegt aan een weggebruiker, kan een wegmarkering wel verder aanvullen (bijv. Een bord E9 met afbeelding van de parkeerschijf ter hoogte van een parkeerstrook, legt de beperkte parkeertijd op in de parkeerstrook).

Logischerwijze herneemt het artikel 6,4° de huidige formulering van artikel 5 van de Wegcode dat de verkeerstekens *"overeenkomstig dit reglement"* moeten worden geplaatst niet over aangezien dit een

plaatsingsvoorwaarde betreft die tot de bevoegdheid van de gewesten vervat in artikel 6, §1, XII, 2° BWHI behoort.

Tekstuele opmerking:

- Verslag aan de Koning: titel 'Hiërarchische rangorde van de bevelen…'
- Ontwerp 3° er staat een ';' te veel op het einde van de zin.

## Artikel 7 – Algemene gedragsregels voor de weggebruikers.

In artikel 7 wordt het algemeen voorzichtigheidsprincipe ingevoerd. De federale overheid is uiteraard bevoegd om als regel van algemene politie een dergelijk voorzichtigheidsprincipe te formuleren. De gewesten zijn eveneens bevoegd om voorzichtigheidsregels te bepalen, binnen hun bevoegdheid, zoals bijvoorbeeld ten opzichte van het personeel dat werken aan de openbare weg uitvoert, of bijvoorbeeld ter bescherming van de personeelsleden van de openbare vervoersmaatschappijen.

Ook specifieke voorzichtigheidsregels ter voorkoming van schade aan de weg behoren, zoals het Verslag aan de Koning ook opmerkt, tot de bevoegdheid van de gewesten. Om deze reden behoudt het nieuwe art. 7 van de federale Code niet langer de huidige bepaling op dit vlak.

Het Verslag aan de Koning benadrukt dat dit artikel DE belangrijkste verkeersregel van het hele Verkeersreglement bevat, nl. het algemeen voorzichtigheidsprincipe.

De "Dutch Reach" doet zijn intrede in het Verslag aan de Koning. Het betreft een 'goede praktijk' die wordt opgenomen in de toelichting, maar niet als regel in de Code. Zaak is dat de autobestuurder die uit zijn wagen wil stappen, oog heeft voor aankomende voetgangers, fietsers of andere weggebruikers. Een gemiddeld weggebruiker zal weliswaar niet het Verslag aan de Koning lezen. Toch is deze vermelding nuttig in kader van educatie (rijopleiding, campagnes, …).

## Artikel 8 – Bestuurders.

De huidige formulering in artikel 8, §2, lid 1 van de Code laat de gewesten toe om de leeftijd te kunnen bepalen om voertuigen te besturen op de openbare weg in het kader van hun bevoegdheden inzake rijopleiding, het praktisch rijexamen en vakbekwaamheid.

De Vlaamse Regering heeft in 2019, bij een eerdere versie van het ontwerp KB tot wijziging van de wegcode, al het standpunt ingenomen dat door in de wegcode te bepalen vanaf welke leeftijd men tijdens de rijopleiding op de openbare weg mag rijden, de federale overheid haar bevoegdheid overschrijdt, minstens dat er in dat geval sprake is van schending van het evenredigheidsbeginsel. Indien voor verschillende categorieën/types van voertuigen, waarvoor de kandidaat een rijopleiding dient te volgen alvorens hij deze mag besturen, wordt bepaald vanaf welke leeftijd men toegang heeft tot de openbare weg, zou het de gewesten onmogelijk worden gemaakt om te bepalen vanaf welke leeftijd men de rijopleiding mag starten (zie VR 2019 1801 DOC.0031/2bis).

De regels in verband met de leeftijden tijdens de rijopleiding horen niet thuis in de Code van de openbare weg maar wel in de gewestelijke reglementering op het vlak van rijopleiding, praktisch examen en vakbekwaamheid. Op dit moment moet elke kandidaat-bestuurder de verschillende reglementeringen (KB Rijbewijs, Wegcode, regels inzake vakbekwaamheid,…) naast mekaar leggen om duidelijkheid te krijgen.

Na bespreking werd het artikel 8 op die manier geformuleerd dat in de Code van de openbare weg enkel nog de algemene regels m.b.t. de minimumleeftijden voor het rijden op de openbare weg worden opgenomen. De overige bepalingen, waarin de specifieke leeftijden in het kader van de rijopleiding, praktisch examen en vakbekwaamheid worden bepaald, zullen worden opgenomen in de

regelgeving van de gewesten. Het is immers niet uitgesloten dat in de verschillende gewesten een andere leeftijd geschikt wordt geacht om de rijopleiding te starten.

## Artikel 9 – Plaats op de openbare weg.

Alinea 8 in het Verslag aan de Koning onder 9, §6 moet geschrapt worden. Deze verwijst nog naar het voorstel van het Waalse gewest m.b.t. de keuzemogelijkheid voor fietsers tussen het fietspad en de rijbaan bij een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit voorstel werd niet behouden in het ontwerp wegens niet wenselijk:

- Uitzonderingen zouden worden gemaakt op het verplicht gebruik van deze bijzondere weggedeelten, wat niet getuigt van vereenvoudiging. Dit creëert ruimte voor verwarring.
- Het is net aan de wegbeheerder om de juiste infrastructuur te voorzien: wanneer het wenselijk is dat fietsers op de rijbaan – in gemengd verkeer – kunnen rijden, dan zal geen fietspad of voorbehouden gedeelte voorzien zijn. Is deze infrastructuur wel voorzien dan is dat met reden en dan worden fietsers verwacht om hiervan gebruik te maken.
  Cfr. vademecum fietsvoorzieningen: bij een snelheidslimiet van 30 km/u is gemengd verkeer (dus geen fietspaden) de standaard. Is er veel gemotoriseerd verkeer, of veel gemotoriseerd verkeer waarvan een relatief groot aandeel vracht- en busverkeer, is een verhoogd aanliggend éénrichtingsfietspad mogelijk. In dat geval moeten fietsers hier wel gebruik van maken.

De plaats op de openbare weg van de bestuurders van rijwielen en van de speedpedelecs moet meer op elkaar worden afgestemd wanneer het aankomt op het gebruik van bijzondere wegen als fiets- en voetgangerszones, school- en speelstraten en voorbehouden wegen, alsook op het erf. Duidelijker zou zijn de afwijkingen te beperken:

- Op de rijbaan zoveel mogelijk rechts,
- Op voorbehouden wegen, in erven, in een fietszone, in een voetgangerszone, een speelstraat en een schoolstraat mogen bestuurders van rijwielen de ganse breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen. (3°, 4° en 5°).

Dit biedt alsnog vrijheid voor de actieve weggebruiker, minder kans op onveilige situaties in geval van tweerichtingsverkeer, en meer eenvoud. Er is geen enkele reden om in een voetgangerszone, een speelstraat en een schoolstraat bestuurders van (brede) rijwielen de ganse breedte van de openbare weg (incl. het trottoir) te laten gebruiken, in plaats van de rijbaan.
Hetzelfde kan gelden voor de bestuurder van de speedpedelec (in §8, 1° c) en d).

Tekstuele opmerking:

- Verslag aan de Koning, 9, §6, alinea 1: *"… de delen van de openbare weg ~~dat die~~ alleen de fietsers … moeten gebruiken."*
- Verslag aan de Koning, 9, §6, alinea 7: *'fietsstraten' moeten nog worden aangepast naar 'fietszones';*
- Ontwerp, §8, 1°: "a) bestuurders van speed pedelecs mogen gebruik maken van: "

## Artikel 10 – Aangepaste snelheid.

Het artikel 10 bevat de algemene regel dat elke bestuurder een aangepaste snelheid moet voeren. Ook het huidige artikel 10 van de wegcode bevat deze regel. Aangezien een dergelijke regel als een "rijgedragsregel" moet beschouwd worden, is de federale overheid hiervoor bevoegd.

De nieuwe toevoeging aan §1 van art. 10 dat de gevoerde snelheid niet hoger mag zijn dan de aangeduide snelheid behoort echter enkel tot de bevoegdheid van de federale overheid wanneer deze betrekking heeft op autosnelwegen.

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

Tekstuele opmerking:

- Verslag aan de Koning, alinea 2: *"… als daartoe geen veiligheidsreden**en** zijn."*
- Verslag aan de Koning, alinea 7: "*… minder strikt dan de huidige regel **~~dat~~ die** stelt dat …*"

## Artikel 11 – Voorrang.

Tekstuele opmerking:

- Verslag aan de Koning, alinea 4: *"Ook de andere **~~de~~** voorgangsregels worden …"*

## Artikel 12 – Ritsen.

Tekstuele opmerking:

- Ontwerp, punt 2°: "*maken hun voornemen om in te voegen tijdig genoeg kenbaar **~~maken~~** door middel van …*"

## Artikel 13 – Reddingsstrook.

Strikt genomen zou 'reddingsdoorgang' een meer correcte benaming zijn, die bovendien beter overeenkomt met de benaming in het Frans. Anderzijds is het begrip reddingsstrook al even ingeburgerd – of zou dat toch moeten zijn.

Bovendien lijkt het met huidige formulering alsof de opdracht voor de vorming van een reddingsstrook wordt gegeven aan *alle* bestuurders. Terwijl hoe ze dit moeten doen, enkel wordt vastgelegd voor wegen met twee of meer rijstroken in de gevolgde rijrichting.

De bepalingen in 1° en 2° verschillen maar weinig van elkaar en kunnen samengevoegd worden.

Voorstel voor herformulering:

> *Art. 13. – Reddingsstrook*
>
> *De bestuurders op wegen met twee of meer rijstroken in de gevolgde rijrichting, vormen in geval van file een reddingsstrook. Daartoe begeven de bestuurders*
> *1° op de linkerrijstrook zich uiterst links op deze rijstrook;*
> *2° op de andere rijstrook of rijstroken zich uiterst rechts op deze rijstrook of elk van deze rijstroken.*
> *De bestuurders van motorfietsen mogen echter gebruik maken van die reddingsstrook behalve wanneer een prioritair voertuig nadert dat gebruik maakt van de blauwe knipperlichten en het speciaal geluidstoestel.*

## Artikel 14 - Manoeuvres.

Het ontwerp verwijst in §3, 1° d) verkeerdelijk naar artikel 9, §8 (bromfietsen klasse B en speedpedelecs), dit moet artikel 9, §9 (motorfietsen) zijn.

## Artikel 17 – Inhalen.

Tekstuele opmerking:

- Verslag aan de Koning, alinea 3: "voor een voetgangers- of fietsers~~ers~~oversteekplaats …"
- Verslag aan de Koning, alinea 4: "…fietsers …worden niet geacht in te halen wanneer zij **~~met een hogere~~** sneller rijden dan de voertuigen …."

## Artikel 18 – Inhaalverbod.

Idealiter verduidelijkt het Verslag aan de Koning dat het inhaalverbod niet langer alleen geldt ten aanzien "van een gespan, van een tweewielig motorvoertuig of van een voertuig met meer dan twee wielen" (art.17.2.KB1/12/1975), maar wel ten aanzien van "een bestuurder" in het algemeen. Het inhaalverbod geldt dus bijvoorbeeld ook ten aanzien van fietsers.

Voor het inhaalverbod bij neerslag voor zwaar goederenvervoer is er vraag naar meer harmonisatie van de regeling met de buurlanden.

## Artikel 20 – Algemene regels betreffende het stilstaan en het parkeren.

Tekstuele opmerking:

- Verslag aan de Koning, 20, Alinea 9: "Het parkeren … op de trottoirs ~~worden kan verboden~~ zijn door middel van …"

## Aritkel 21 – Stilstaan- en parkeerverbod

De formulering van art.21, 1° e) ("… op minder dan 1,50 m van de hindernis …") moet afgestemd worden op de formulering in punt d) ("… op minder dan 5 m vóór en achter …"). Vanuit veiligheidsoverwegingen moet het duidelijk zijn dat het telkens gaat om de afstand vóór en achter de plaats waar de actieve weggebruikers op de rijbaan moeten komen. Bovendien wordt deze idealiter uniform vastgelegd op 5 m, ook wanneer het gaat om het passeren van een hindernis.

## Artikel 22 – Parkeerverbod.

Ook een verbod op stilstaan op blindegeleidetegels is vereist. Een stilstaand voertuig op een blindegeleidetegel kan immers hinderlijk zijn voor de persoon met een visuele beperking (verwarrend, gevaar om te vallen of te stoten). Dit moet aangepast worden.

Tekstuele opmerking:

- Verslag aan de Koning, 22, 1°, f): "Indien een voertuig … op deze blindegeleidingstegels zou parkeren…"

## Artikel 24 – Autosnelwegen.

In artikel 24 worden alle regels die gelden op de autosnelwegen gegroepeerd.

De maximumsnelheid op de autosnelweg wordt vastgelegd op 120 km/u. De gewesten kunnen uiteraard door middel van signalisatie een lagere snelheid invoeren. Ook al wordt dit niet langer in de federale wegcode bepaald, blijft deze mogelijkheid bestaan.

Er wordt niet langer een minimumsnelheid bepaald. Dit punt werd nooit in de werkgroepen besproken. Tot op heden gold altijd de minimumsnelheid van 70km/u (het huidige art. 21.2 van de wegcode). Er wordt wel bepaald dat bestuurders van voertuigen of slepen die de snelheid van 70km/u niet kunnen bereiken niet toegelaten zijn op de autosnelweg (art. 24, §1, 2° van het ontwerp). De vraag kan gesteld worden wat het nut van deze bepaling is als er toch geen minimumsnelheid geldt. Het is aangewezen om de minimumsnelheid op de autosnelweg te behouden omwille van verkeersveiligheidsoverwegingen.

De algemene bepalingen inzake het gebruik van de autosnelweg die zijn opgenomen in art. 24,§5 doen geen afbreuk aan de bevoegdheid van de gewesten om regels inzake bijzondere politie (met

bijvoorbeeld een delegatie aan de bevoegde gewestminister om voorlopige maatregelen te treffen) tot stand te brengen.

Tekstuele opmerking:

- Ontwerp, 24, §2., 2°: "*… uitgerust met een veiligheidsgordel ~~en~~, is er beperkt …*"
- Verslag aan de Koning, 24, alinea 5: *"Bovendien wordt de verwijzing … niet hernomen …"*

## Artikel 25 – Autowegen.

Waar art. 25 bepaalt dat de bepaling van art. 24,§4 ook geldt op de autowegen, geldt de hierboven gemaakte opmerking op dezelfde wijze.

## Artikel 26 – Erven.

De formulering van §1. In het ontwerp wordt idealiter afgestemd op de formulering in de andere artikels:
*"De bestuurders die er rijden, moeten voorrang verlenen aan de voetgangers ~~en de personen die er spelen~~ en ~~moet~~ er zo nodig voor stoppen."*, vergelijkbaar met de formuleringen in art.28, §2; art.29, §2.; art.30, §3.; art.31, §2.

## Artikel 27 – Rotondes

Tekstuele opmerking:

- Verslag aan de Koning, 27, alinea 3: *"… een bron van onveiligheid voor ~~de weggebruikers met~~ tweewielers, vooral de fietsers …"*

## Artikel 28 – Voorbehouden wegen.

Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het niet wenselijk om het 'spelen' toe te laten op de voorbehouden wegen. Spelen wordt in principe enkel toegelaten op de wegen waar de voetganger centraal staat (erven, voetgangerszones, speelstraten) en waar – volgens de regionale regels – een snelheidsbeperking van 20 km/ of minder geldt (stapvoets). Op de voorbehouden weg (waar voetgangers niet altijd zijn toegelaten) is dat niet het geval. De weg wordt steeds gedeeld met minstens één andere categorie van weggebruikers. De toegelaten weggebruikers zijn evenwaardig, bovendien geldt hier vooralsnog een snelheidsbeperking van 30 km/u. Dit laatste is vanuit een verkeersveiligheidsstandpunt moeilijk te verenigen met spelen op de ganse breedte van de openbare weg. Wetende dat de stopafstand aan een gereden snelheid van 30 km/u ongeveer 13 meter is voor een gewone auto, ervan uitgaande dat er binnen de seconde wordt gereageerd.

Tekstuele opmerking:

- Ontwerp, 28, §2.: *"… voorrang verlenen aan de voetgangers en er zo nodig voor stoppen."* Naar analogie met de formulering in art. 26, §1; art.30, §3.; art.31, §2.
- Verslag aan de Koning, 28, alinea 3, 6de streepje ("de voertuigen voor het wegruimen van vuilnis") kan geschrapt worden, want al opgenomen onder het 3de streepje ("de voertuigen voor het wegruimen van vuilnis hebben er nu toegang zonder doorgangskaart")
- Verslag aan de Koning, 28, alinea 3, 7de streepje: beter verwijzen naar "bijlage 1", in plaats van "annexe 1".

## Artikel 29 – Voetgangerszones.

Tekstuele opmerking:

- Ontwerp, 29, §2.: "*… voorrang verlenen aan de voetgangers en er zo nodig voor stoppen.*" Naar analogie met de formulering in art. 26, §1; art.30, §3.; art.31, §2.

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

Artikel 30 – Speelstraten.

De snelheidsbeperking 'stapvoets' rijden, vervat in art. 22septies2 van de huidige Wegcode, zal worden opgenomen in de Vlaamse Wegcode.

Hier geldt dat de federale Code van de openbare weg algemeen kan bepalen welke weggebruikers toegang hebben tot de speelstraten waaronder de houders van een vrije doorgangskaart. Het komt vervolgens aan de gewesten toe om hieromtrent een verdere regeling 'van bijzondere politie' uit te werken (bijvoorbeeld het bepalen door wie de vrije doorgangskaarten kunnen worden afgeleverd, specifieke voorwaarden,…).

Dezelfde opmerking i.v.m. de "voertuigen die dienen voor een werk" geldt hier.

Tekstuele opmerking:

- Ontwerp, 30, §3: *"… bestuurders van rijwielen en speedpedelecs"*

Artikel 31 – Schoolstraten.

In §2. is het niet duidelijk waarom bestuurders van motorvoertuigen geen voorrang zouden moeten verlenen aan de bestuurders van speedpedelecs, zoals dat bijv. wel het geval is in de speelstraat. Speedpedelecs hebben bij algemene regel toegang tot de schoolstraten.

De snelheidsbeperking 'stapvoets' rijden, vervat in art. 22undecies, lid 3 van de huidige Wegcode, behoort tot de bevoegdheid van de gewesten.

De federale Code van de openbare weg bepaalt algemeen welke weggebruikers toegang hebben tot de schoolstraten, waaronder de houders van een vrije doorgangskaart. Het komt vervolgens aan de gewesten toe om hieromtrent een verdere regeling 'van bijzondere politie' uit te werken (bijvoorbeeld het bepalen door wie de vrije doorgangskaarten kunnen worden afgeleverd, specifieke voorwaarden,…).

Artikel 32 – Prioritaire voertuigen.

De federale Code van de openbare weg bevat een algemene regeling voor prioritaire voertuigen. Er wordt voor alle prioritaire voertuigen bepaald welke bepalingen van "dit reglement" (zijnde de federale Code) niet moeten worden nageleefd.

Het zal vervolgens ook nodig zijn dat de gewesten eveneens regelen van welke gewestelijke bepalingen de prioritaire voertuigen kunnen afwijken (zoals bepalingen inzake snelheid).

Artikel 33 – Oversteken voor voetgangers.

Tekstuele opmerking:

- Verslag aan de Koning, 33, alinea 1: *"… de regels met betrekking tot de plaats op de openbare weg…"*

Artikel 34 – Gedrag tegenover voetgangers.

Alinea 7 in het Verslag aan de Koning stelt dat art.40.4.1., eerste lid van het KB1/12/1975 niet behouden zou zijn. Dit is wel behouden in art.11, §3, 5°.

Artikel 34 is aangetast door bevoegdheidsoverschrijding.

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

Uit de concordantietabel (2023-1975) blijkt dat artikel 34, §2 van de Code van de openbare weg de overname is van artikel 40.7 van de huidige Wegcode.

In artikel 40.7 van de huidige Wegcode (gedrag tegenover voetgangers) is de snelheidsbeperking 'stapvoets' rijden opgenomen:
"*Bij het voorbijrijden van een hindernis waar de voetgangers omheen moeten gaan op de rijbaan, moeten de bestuurders langs die hindernis een vrije ruimte laten van ten minste één meter. Kan dit voorschrift niet nageleefd worden en loopt een voetganger ter hoogte van de hindernis, dan mag de bestuurder die hindernis niet sneller dan stapvoets voorbijrijden.* "

In artikel 34, §2, laatste lid van de Code van de openbare weg is bepaald dat indien de minimumafstand van 1 meter niet kan worden nageleefd, de bestuurder moet vertragen om de voetganger met matige snelheid voorbij te rijden en zo nodig moet stoppen.

'Stapvoets' is een snelheidsbeperking zodat dit een geregionaliseerde bepaling betreft die niet kan worden hernomen door de federale overheid.

In de memorie van toelichting bij de Bijzondere Wet Zesde Staatshervorming wordt uitdrukkelijk vermeld dat de snelheidsbeperkingen van o.m. art. 22sexies2, tweede lid en art. 22septies2, eerste lid van de wegcode tot de bevoegdheid van de gewesten behoren, in deze bepalingen wordt de term "stapvoets" gebruikt zodat hierover geen discussie kan bestaan dat dit behoort tot de bevoegdheid van de gewesten. Bovendien erkent de federale overheid dit aangezien de snelheidsbeperking 'stapvoets' voorzien in art. 22sexies.2, lid 2 (voetgangerszones), art. 22septies.2, lid 1 (speelstraten) en art. 22undecies, lid 3 (schoolstraten) van de huidige Wegcode, niet werd hernomen in de Code.

Op verschillende plaatsen in het Verslag aan de Koning wordt trouwens door de federale overheid zelf bevestigd dat de gewesten bevoegd zijn om een regeling inzake stapvoets rijden te treffen.

Het standpunt innemen dat het stapvoets rijden is geregionaliseerd maar het rijden met "matige snelheid" niet, is onwerkbaar. Dat zou immers tot gevolg hebben dat de federale overheid het de gewesten onmogelijk maakt om een regeling inzake snelheid te treffen.

Wanneer we binnen het Vlaamse Gewest zouden beslissen om de snelheidsbeperking 'stapvoets' te vervangen door een absolute snelheidslimiet (cf. de Nederlandse praktijk waarbij 'stapvoets' werd vervangen door een snelheidsbeperking van 15 km/u), dan zouden de Vlaamse wegcode en de federale Code van de openbare weg met elkaar in strijd zijn. De Vlaamse Wegcode zou dan bepalen dat de bestuurder de hindernis mag voorbijrijden aan bijv. maximaal 15 km/u, terwijl volgens de federale Code de bestuurder die hindernis met matige snelheid (= relatieve snelheidsbeperking) mag voorbijrijden, wat meer dan 15 km/u kan betekenen in de praktijk.

Het voorbehoud dat in de memorie van toelichting bij de Bijzondere Wet Zesde Staatshervorming (Parl.St. 5-2232/1, p. 88) wordt gemaakt voor de bevoegdheid van de federale overheid in verband met "de rijgedragsregels zoals bedoeld in artikel 10" heeft geen betrekking op bepalingen zoals "stapvoets" of "matige snelheid". Het betreft enkel de algemene bepalingen inzake "aangepast" rijgedrag en "aangepaste" snelheid. Het valt niet in te zien waarom een ander standpunt zou moeten worden ingenomen i.v.m. het begrip "matige snelheid" dan i.v.m. "stapvoets rijden".

De federale overheid merkt zelf op in het Verslag aan de Koning bij de bespreking van de niet-weerhouden bepalingen: *"Dat het naderen van verhoogde inrichtingen met matige snelheid moet gebeuren, wordt beschouwd als een gewestelijke bevoegdheid."*

Wanneer de bepaling inzake "matige snelheid" bij de verhoogde inrichtingen geregionaliseerd is, is deze bepaling op dezelfde wijze geregionaliseerd bij het voorbijrijden van voetgangers.

Vanuit bevoegdheidsrechtelijk standpunt kan dan ook niet met deze bepaling worden ingestemd.

Een formulering in de zin van *"Indien deze minimumafstand niet nageleefd kan worden, moet de bestuurder vertragen en zo nodig stoppen"* wordt voorgesteld. Dit zou toelaten dat de gewesten zelf, indien gewenst een bepaalde snelheid (al dan niet "stapvoets") kunnen invoeren.

Artikel 35 – Gedrag van bestuurders van rijwielen of bromfietsen.

Tekstuele opmerking:

- Verslag aan de Koning, 35, Alinea 3: "*Bestuurders op de rijbaan moeten zoveel mogelijk rechts ~~moeten~~ houden, …"*

Artikel 37 – Gedrag tegenover de fietsers, bestuurders van tweewielige bromfietsen en ruiters

Op identieke wijze als bij art. 34, §2 is de verwijzing naar de "matige snelheid" in artikel 37, §1, derde lid, aangetast door bevoegdheidsoverschrijding.
Een alternatieve formulering kan luiden: *"Indien deze minimumafstand niet nageleefd kan worden, moet de bestuurder vertragen en zo nodig stoppen om de fietser, de bestuurder van een tweewielige bromfiets of de ruiter in te halen of te kruisen".*

Artikel 38 – Gedrag van weggebruikers in georganiseerde groepen.

Tekstuele opmerking:

- Verslag aan de Koning, 38, tweede alinea: *"Motorfietsers mogen gebruik maken van …"*
- Ontwerp, 38, §3, tweede lid: *"Het bord V5 moet op ~~de~~ het begeleidend voertuig …"*

Artikel 40 – Slepen.

Tekstuele opmerking:

- Ontwerp, 40, §4. 2° *"… voor een auto of een vierwieler met motor die zich niet meer op eigen kracht ~~kunnen~~ kan verplaatsen of die niet alle veiligheidswaarborgen ~~bieden~~ biedt. "*

Artikel 41 – Zitplaatsen.

Tekstuele opmerking:

- Ontwerp, 41, §1. *"… en van het aantal plaatsen ~~die~~ dat daarmee niet uitgerust moet~~en~~ zijn."*

Artikel 42 – Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbeveiligingssystemen.

Tekstuele opmerking:

- Verslag aan de Koning, 42, Alinea 12: *"… overeenkomstig artikel 41, §21, lid 3."*

Artikel 45 – Gebruik van de lichten bij het stilstaan of parkeren.

Tekstuele opmerking:

- Gelijkaardig aan de Franstalige tekst: §1.2°: *"de parkeerlichten mogen gebruikt worden in plaats van de in ~~de bepaling onder~~ 1° vermelde lichten indien het voertuig evenwijdig met de as van de rijbaan is geplaatst en er geen aanhangwagen aan gekoppeld is."*

Artikel 51 – Gebruik van aerodynamische systemen.

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

Tekstuele opmerking:

- In het ontwerp wordt de term 'systemen' gebruikt, daar waar het in de bepaling zelf over 'voorzieningen' gaat. In de Franstalige tekst wordt telkens de term 'dispositifs' gebruikt.

Artikel 52 – Ongeval of defect voertuig.

De toelichting in alinea 6 van het Verslag aan de Koning stelt:

*"De verplichting een retro-reflecterende veiligheidsvest te dragen (§ 4) wordt uitgebreid tot autowegen en tunnels, waar de aanwezigheid van een voetganger niet verwacht wordt. Daarnaast wordt verduidelijkt dat die verplichting* ~~*ook*~~ *van toepassing is ingeval de bestuurder op een plek terechtkomt waar hij niet mag stilstaan of parkeren na een ongeval of ingeval van panne."*

Dit doet vermoeden dat in de huidige wegcode (KB1/12/1975) deze verplichting niet zou bestaan op autowegen. Artikel 51.4. KB1/12/1975 stelt nochtans: *"Wanneer op autosnelwegen* ***en autowegen*** *de bestuurder van een pechvoertuig op een plek terechtkomt waar hij niet mag stoppen of parkeren, moet hij een retro-reflecterende veiligheidsvest dragen, zodra hij zijn voertuig verlaat."* Het zijn enkel de tunnels die hieraan worden toegevoegd.

De term 'ook' in de tweede zin moet geschrapt worden, want doet vermoeden dat de verplichting eveneens zou gelden buiten de auto(snelwegen) en tunnels, wanneer de bestuurder terechtkomt op een plek waar het niet mag stilstaan of parkeren. Dat is nochtans niet hoe het in de ontwerptekst is opgenomen. De Franstalige formulering lijkt meer correct te zijn.

De gewesten zijn bevoegd voor de regelgeving inzake de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading (art. 6, §1, XII, 3° BWHI). Een regeling betreffende ladingen die op de openbare weg zijn gevallen, en de hierbij horende signalisatieverplichting voor de weggebruiker, hoort dan ook thuis in gewestelijke regelgeving.

Artikel 53. Sportwedstrijden, snelheidswedstrijden en demonstraties van rijvaardigheden.

Hier geldt dezelfde opmerking als bij art. 24 i.v.m. bijzondere toelatingen inzake het verkeer op de autosnelwegen, meer bepaald dat de gewesten bevoegd zijn om bijzondere regels te treffen voor sportwedstrijden ed. In tegenstelling tot wat het Verslag aan de Koning laat uitschijnen, zijn niet enkel de burgemeesters op dit vlak bevoegd.

Artikel 54 – Experimenten.

Naar analogie met artikel 54 van de Code van de openbare weg, zal in de Vlaamse Wegcode eveneens een bepaling worden opgenomen die afwijkingen toelaat op de bepalingen van de Vlaamse Wegcode. De federale overheid is immers enkel bevoegd om afwijkingen van de federale Code toe te staan.

Hoofdstuk 8. – Verkeerstekens

In de huidige wegcode zijn de bepalingen inzake de verkeerstekens op een dergelijke wijze geformuleerd dat de bevoegdheden van de gewesten (voor de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens) en van de federale overheid (voor het bepalen van de betekenis van de verkeerstekens) heel nauw verstrengeld zijn. Om de bevoegdheden te scheiden werd volgend uitgangspunt genomen: bepalingen die zich richten tot de wegbeheerder behoren tot de bevoegdheid van de gewesten, bepalingen die zich richten tot de weggebruiker behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid.

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

Niet alleen het bepalen waar verkeerstekens moeten worden geplaatst maar ook welke combinatie van verkeerstekens (borden en onderborden) kan worden gemaakt en in welke omstandigheden een onderbord mag aangebracht worden, behoort tot de bevoegdheid van de gewesten. Dit wordt door de federale overheid bevestigd in het Verslag aan de Koning: "Het zijn de gewesten die bevoegd zijn om te bepalen welke borden met welke onderborden mogen gecombineerd worden."

In dezelfde filosofie bevat de federale Code enkel het model van het zonale verkeersbord en de regels die voor de weggebruiker gelden wanneer hij met een dergelijk zonaal bord wordt geconfronteerd en zijn het de gewesten die, op basis van hun bevoegdheid inzake de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens kunnen bepalen welke (van de door federale overheid ter beschikking gestelde verkeerstekens) zonale gelding kunnen krijgen.

Artikel 57 – Cirkelvormige verkeerslichten, pijlvormige verkeerslichten en lichten met een fietssilhouet.

Rechtsaf, linksaf of rechtdoor vrij voor fietsers kan worden aangeduid door middel van verkeerslichten (art.57, §4.3°) of verkeersborden B22 (art.65). De verkeerslichten hebben echter betrekking op fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen, terwijl de verkeersborden enkel betrekking hebben op de fietsers en bestuurders van speedpedelecs. Dit is niet logisch. De gemiddelde weggebruiker maakt hier geen onderscheid in.

Wat betreft de terminologie was het eenvoudiger geweest om te spreken van 'fietserslichten' in plaats van lichten met een fietssilhouet (cf. combinatie voetgangers-fietserslichten in art.61).

Tekstuele opmerking:

- Ontwerp, 57, §1. *"De bestuurder moet de verkeerslichten in acht nemen die zich aan de rechterkant ~~of~~ van de openbare weg of boven de rijstrook bevinden."*

Artikel 60 – Bijzondere verkeerslichten voor het regelen van het verkeer van voertuigen die gebruik maken van een busbaan.

Het ontwerp biedt onvoldoende duidelijkheid over wat zou gelden wanneer de cirkelvormige en pijlvormige verkeerslichten ook rechts van de busbaan staan. Art.60 en art. 57 lijken elkaar dan tegen te spreken. Een verduidelijking is wenselijk m.b.t. de prioriteiten van de lichten (cfr. art.57.§4.1°).

Artikel 61 – Voetgangerslichten en combinatie voetgangers-fietserslichten.

Het zou duidelijker zijn om voetgangerslichten en combinatie voetgangers-fietserslichten in afzonderlijke artikels vast te leggen. De combinatie voetgangers- fietserslichten zijn immers anders dan de voetgangerslichten, net zoals ze anders zijn dan de fietserslichten.
Het moet duidelijk gesteld worden dat dit een heel nieuwe categorie van verkeerslichten betreft, dewelke zelfs nog niet voorzien zijn in het Verdrag inzake Verkeerstekens. Anders dreigt dit in strijd te zijn met art.24 van het Verdrag van Wenen inzake Verkeerstekens.
Voor deze verkeerslichten moet er een keuze worden gemaakt, ofwel als tweekleurig verkeerslicht, ofwel als driekleurig verkeerslicht in functie van eenduidigheid naar de weggebruikers toe. Eenzelfde regeling aanduiden door twee verschillende types verkeerslichten (tweekleurig, dan wel driekleurig) is verwarrend, zeker rekening houdende met de 8-80-norm.

Het rood voetgangerslicht betekent overeenkomstig art.61.§1.1° dat het verboden is over te steken. Het is nochtans niet verboden over te steken, het is wel verboden om het oversteken te *beginnen*. Voetgangers die reeds aan het oversteken zijn (en zich dus op de rijbaan bevinden) mogen verder oversteken. Het Verslag aan de Koning stelt dit ook als zodanig in de laatste alinea bij de toelichting over art.61. *"… in het geval van het tweekleurige systeem mogen fietsers … ook niet meer beginnen*

*met oversteken zodra het rode licht verschijnt."* Het Verslag aan de Koning en het ontwerp moeten op dit punt met elkaar in overeenstemming worden gebracht.
Zie ook buitenlandse reglementering, bijv. de Nederlandse wegcode stelt expliciet in art. 74 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990: *"Bij voetgangerslichten betekent: a.groen licht: voetgangers mogen oversteken; b.groen knipperend licht: voetgangers mogen oversteken; het rode licht verschijnt spoedig; c.rood licht: voetgangers mogen niet meer beginnen over te steken; reeds overstekende voetgangers moeten zo snel mogelijk doorlopen."*
Dezelfde opmerking geldt ook voor de combinatielichten in §4: het rode en het oranje-geel licht betekenen dat het verboden is het oversteken *te beginnen*.

Artikel 61, §1.2° moet aangevuld worden: het groen licht stelt het verlichte silhouet van een voetganger **in beweging** voor. De toevoeging 'in beweging' is essentieel (cfr. §1.1° rood licht = onbeweeglijke voetganger; §4.3° groen licht = voetganger en fietser in beweging).

Tekstuele opmerking:
- Ontwerp, 61, 1°: *"… verboden is over te steken ."* (spatie verwijderen voor het punt)
- Ontwerp 61, §1.2°: *"…het verlichte silhouet van een voetganger **in beweging** voor."*
- Ontwerp, 61, §4.2°: *"oranje-geel licht betekent dat het verboden is ~~het~~ over te steken."*
- Ontwerp, 61, §4.4°: *"… of rode voetgangers- en fietserssilhouet …"* (koppelteken toevoegen)
- Verslag aan de Koning, 61, alinea 3: *"Aangezien voetgangers**lichtenverlichting** tweekleurig ~~is~~ **zijn** en fietsers**lichtenverlichting** driekleurig."* Verlichting betreft de lichten op de fiets of de lichten die voetgangers meedragen om zichtbaarder te zijn.

## Artikel 62 – Verkeersknipperlichten.

Tekstuele opmerking:
- Ontwerp, 62, §1: *"… betekent de aankondiging van een potentieel gevaar **aan**."*

## Artikel 63 – Algemene bepalingen.

Het Verslag aan de Koning verwijst in de laatste alinea nog naar een §4 van het ontwerp. In het ontwerp is er geen §4. Dit kan geschrapt worden. Let wel dat de laatste zin van belang is, bijv. om mee op te nemen bij de onderborden ("Er mogen echter wel afkortingen worden gebruikt, bijvoorbeeld om de dagen van de week aan te geven").

Het is wenselijk om in de algemene bepalingen ook het lettertype te vermelden van opschriften op verkeerstekens. Dit betreft immers ook het uitzicht van de verkeerstekens. Bijv. SNV-lettertype.

Voor de A-, de B- als de D-borden geldt dat het logischer zou zijn om de betrokken artikels in te delen in paragrafen, naar analogie met de artikels betreffende de C, E en F-borden. In §1 wordt dan de bepaling opgenomen dat de bestuurder de verkeersborden in acht moet nemen die zich aan de rechterkant van de openbare weg bevinden en in §2 worden vervolgens de verkeersborden opgesomd.

## Artikel 64 – Gevaarsborden (A).

Tekstuele opmerking:
- Ontwerp, 64, eerste lid: "*… die zich aan de rechterkant **van** of boven de openbare weg bevinden.*"
- Verslag aan de Koning, 64, A16: *"… . Het gaat om het onderbord M51 in artikel 72, § **89**."*

## Artikel 65 – Voorrangsborden (B).

Voor wat betreft de betekenis van het bord B22 verwijzen we naar de opmerking bij het verkeerslicht dat het afslaan of het rechtdoor door rood of oranje aanduidt (art.57.§4.3°). Het zou pas getuigen van vereenvoudiging wanneer beide betekenissen op elkaar zijn afgestemd. De gemiddelde weggebruiker – of zelfs wegbeheerder – maakt hier geen onderscheid in.

Tekstuele opmerking:

- Ontwerp, 65, eerste lid: "*… die zich aan de rechterkant **van** of boven de openbare weg bevinden.*"
- Verslag aan de Koning, 65, alinea 1: *"… Er wordt enkel gesteld dat de bestuurder de voorrangsborden in acht moet nemen die zich rechts van de ~~rijbaan~~ **openbare weg** bevinden."*
- Verslag aan de Koning, 65, alinea 2: *"… M59-bord overgenomen in artikel 72, § ~~13~~ **12**, betreffende de onderborden"*

## Artikel 66 – Verbodsborden (C).

Het Verslag aan de Koning stelt voor verkeersborden C35 en C39: *"Daarnaast geldt het verbod nu ook tegenover motorfietsers omdat die ook de helft van een rijstrook of van de rijbaan in de rijrichting, mogen innemen, in toepassing van artikel 9, § 9."* Dit klopt niet. Overeenkomstig art.9, §9 mogen motorfietsers op een rijbaan verdeeld in rijstroken, zich over de ganse breedte van de rijstrook waarop ze rijden begeven.

Tekstuele opmerking:

- Ontwerp, 66, §1.: "*… die zich aan de rechterkant **van** of boven de openbare weg bevinden.*"
- Ontwerp, 66, §2. C1, C3 *"… voor iedere **e** bestuurder"* – Het onbepaald voornaamwoord *ieder* in combinatie met een de-woord krijgt de vorm *iedere*.
- Ontwerp, 66, §2, C43: "1° … ~~het begin van~~ een andere snelheidsbeperking ~~impliceert aanduidt~~" (cfr. Franstalige tekst).
- Verslag aan de Koning, 66, C21: *"verbod**en toegang voor** voertuigen of slepen **waarvan de** massa in beladen toestand hoger **is** dan de aangeduide **massa**."* Stem de vermelding af op de betekenis van het bord in het ontwerp, zoals dat ook is gebeurd in de Franstalige tekst.

## Artikel 67 – Gebodsborden (D).

Tekstuele opmerking:

- Verslag aan de Koning, 67, -D13 en D15: *"Het verkeersbord D13 in combinatie met het onderbord **~~M45~~ M41b-P2** laat er fietsen … toe."*

## Artikel 68 – Verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren (E)

Verkeersborden E1 en E3 blijven van toepassing op de rijbaan en op de berm. Het Verslag aan de Koning verduidelijkt dat verkeersborden E1 en E3 (parkeer- en stilstaanverbod) ook van toepassing kunnen zijn op de parkeerstrook, mits aanvulling met een onderbord M21 (parkeerstrook inbegrepen). Dit laat wegbeheerders de mogelijkheid om een tijdelijk verbod op te leggen, bijv. n.a.v. een verhuis of wielerwedstrijd. Een andere optie die vandaag al bestaat is gebruik te maken van een E9-bord met een uitzondering voor de tijdsperiode waarbinnen het parkeren niet toegelaten is.

De formulering in §2. moet afgestemd worden op de oorspronkelijke bepaling in art. 70.2.2.1° in het KB1/12/1975 of in art. 72.§3. van het ontwerp bij onderbord M8. Bijvoorbeeld als volgt: *§ 2. De verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren gelden langs de kant van de openbare weg waar zij geplaatst zijn en vanaf het verkeersbord tot en met het volgende kruispunt of **tot de plaats waar een andere reglementering van het stilstaan of het parkeren begint."*** Een verkeersbord, een

parkeerstrook, een gele doorlopende of onderbroken streep … kunnen het einde opleggen aan de (niet-zonale) parkeerregeling opgelegd door E-borden.

<u>Artikel 69 – Aanwijzingsborden (F).</u>

De eerste alinea in het Verslag aan de Koning verwijst naar een plaatsingsvoorwaarde die *"door de gewesten in hun regionale code van de wegbeheerder (zal) worden opgenomen."* Het komt aan de gewesten toe om te bepalen of zij het aangewezen achten om de bepaling dat het bord 'op de meest geschikte plaats moet worden aangebracht' op te nemen in de Code van de wegbeheerder.

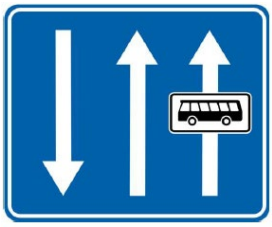
Voor verkeersbord F17 hebben we meerdere bedenkingen:

- Het ontwerp vermeldt: *"wanneer pijlen op het verkeersbord zijn aangebracht geven die de rijrichting aan op het betrokken weggedeelte"*. Deze formulering doet vermoeden dat pijlen op het bord niet verplicht zijn. Hoe zou het bord er dan uitzien zonder pijlen? Het Verslag aan de Koning doet dan weer vermoeden dat pijlen wel per definitie worden aangebracht (*"Pijlen op het bord duiden de rijrichtingen aan"*).

- Voor verkeersbord F17 vermeldt het ontwerp verder: *"Naargelang het geval is de streep op het verkeersbord doorlopend, onderbroken of beide."* Over welke streep gaat dit? Vermoedelijk gaat dit over de rijstrookmarkeringen. Dit blijkt niet uit een voorbeeld/afbeelding, noch uit de legende, noch uit het Verslag aan de Koning. Dit moet aangevuld worden, naar analogie met F13 waarbij zowel een afbeelding als de legende verduidelijkt dat het verkeersbord de rijstrookmarkeringen kan weergeven.

- Merk ook op dat er verwarring kan ontstaan bij het gebruik van het symbool Het symbool heeft geen eenduidige betekenis op de signalisatie:

  - C23 = verboden toegang voor <u>autobussen en autocars</u>

  -  F17 = busbaan, waarbij de <u>voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer</u> bedoeld worden (dus geen autocars). Op het bord F17 of op een onderbord mag het opschrift "AUTOCAR" worden aangebracht, wanneer ook deze voertuigen worden toegelaten op de busbaan (art.74, §5.2°)

  - In bijlage 2 wordt het symbool gebruikt voor de aanduiding van een <u>busstation</u>, bijv. te gebruiken op de wegwijzer F34a.

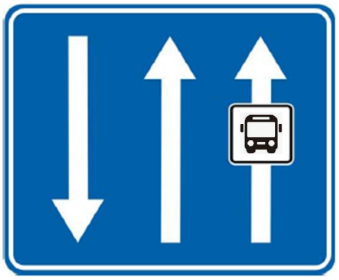
- In bijlage 1 wordt niet langer gewerkt met een symbool, maar wel met de opschriften 'AUTOCAR' (P.12a) en 'AUTOBUS' (P.12b). Met andere woorden, op onderborden zal er per definitie gebruik gemaakt moeten worden van deze opschriften, en niet van een symbool. Nochtans stelt het Verslag aan de Koning in de inleiding in punt 3. 'Over een meer samenhangende en leesbare tekst beschikken':

  > *"In overeenstemming met het Verdrag van Wenen worden nieuwe symbolen voorgesteld om* ***het gebruik van tekst en de daaruit voortvloeiende begripsproblemen te voorkomen****. In dit verband wordt erop gewezen dat de FOD Mobiliteit en Vervoer het voorzitterschap bekleedt van de subwerkgroep "verkeerssignalisatie" van het Global Forum for Road Traffic Safety van de UNECE dat zich bezighoudt met de internationale harmonisatie van de verkeerssignalisatie, waarmee hier rekening is gehouden."* (alinea 8)

  In het huidige federale ontwerp zal gewerkt worden met opschriften "AUTOCAR" en "AUTOBUS", dit wil zeggen tekst in plaats van symbolen. Dat daaruit "begripsproblemen" kunnen voorkomen, blijkt bijv. uit het feit dat de term 'autobus' in Nederland de overkoepelende term is voor de 'reisbussen' (in België: autocars) en de 'lijnbussen' (in België: autobussen).

  Bovendien is een 'autobus' niet hetzelfde als een 'autobus van het geregeld openbaar vervoer', de eerste term dekt een bredere lading en omvat ook de autobussen van private vervoerders (bijv. voor pendeldiensten). Het is vereist om door middel van symbolen voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer te kunnen onderscheiden van andere voertuigen ontworpen en gebouwd voor personenvervoer (+8 zitplaatsen).
  Dit is ook logisch in de geest van de ontwerptekst die deze voertuigen voor geregeld openbaar vervoer expliciet definieert en hier verkeersregels voor voorziet (o.a. worden ze gerekend tot het plaatselijk verkeer, worden ze toegelaten tot de voetgangerszones, de term wordt ook gebruikt voor de aanduiding van de halteplaats [onder andere in art.77, §9], het zijn deze voertuigen die toegelaten worden op de busbaan) – terwijl dit niet het geval is voor alle autobussen.

  Een suggestie is de volgende:

- Symbool voor voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer, zoals te gebruiken voor de aanduiding van de busbaan  , of voor de aanduiding van het busstation (S.14 – bijlage 2), al dan niet met 'afdak' , naar Zweeds voorbeeld .

- voor autocars en (alle) autobussen (overkoepelend symbool), zoals te gebruiken op het toegangsverbodsbord C23 en toe te voegen op het bord F17 wanneer autocars en andere autobussen (bijv. diegenen in bezit van private vervoerders) eveneens zijn toegelaten.

Het Verslag aan de Koning vermeldt voor de verkeersborden F34c1 en F34c2: *"de groene kleur mag ook worden gebruikt voor borden die toeristische fietsroutes aanduiden"*. Deze regel richt zich naar de wegbeheerder zodat een herformulering zich opdringt. De Code van de openbare weg dient zich te beperken tot de regels die zich richten naar de weggebruikers.

Dat de borden ook een groene achtergrond kunnen hebben is opgenomen in het ontwerp voor de verkeersborden F34c1, dit ontbreekt echter voor de verkeersbord F34c2.

Op het bord F41 kan beter de term "wegomlegging" worden gebruikt, aangezien dit opschrift in de praktijk vaker wordt gebruikt.

Voor bord F96 lijkt het logischer om dit zonder afstandsvermelding te voorzien en hiervoor desgevallend een normaal onderbord te gebruiken. Vergelijk hiervoor met het verkeersbord F97 dat evenmin een afstandsaanduiding kent.

Tekstuele opmerking:

- Ontwerp, 69, §2.: "*... die zich aan de rechterkant **van** of boven de openbare weg bevinden.*"
- Ontwerp, 69: *"- Het bord F96 ... het kan immers ~~om~~ een permanente uitwijking zijn."*
- Ontwerp, 69: *"F34c.1 ... Deze borden kunnen ook **een** groene achtergrond hebben."*
- Verslag aan de Koning, 69: "*F34c1, F34c2: de groene kleur mag ook worden ~~ook~~ gebruikt voor ..."*

## Artikel 70 – Verkeersborden met bijzondere voorschriften (R).

Verkeersbord R9 wordt nu wel een erg 'druk' bord. We moeten er al bijna op rekenen dat wegbeheerders niet alle categorieën op het bord vermelden, want dan kan een weggebruiker onmogelijk in een seconde weten of hij wel of geen toegang heeft (cf. een onderbord met veel opschriften is evenmin wenselijk).

Tekstuele opmerking:

- Ontwerp, 70, R37: *"begin van **de** werken"*
- Verslag aan de Koning, 70, alinea 1: *"In deze nieuwe categorie worden verschillende **verkeersborden** gegroepeerd ..."*
- Verslag aan de Koning, 70, *"-R9 en R11 geven het begin en het einde aan van ~~het~~ **de** voorbehouden weg."*
- Verslag aan de Koning, 70, 5de laatste alinea: *"De snelheden die gelden ... in een voetgangers**gebiedzone** ..."*

## Artikel 71 – Verkeersborden met zonale geldigheid (Z).

Tekstuele opmerking:

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

- Ontwerp, 71, §6.: *"… behalve op plaatsen … 1° … voorschriften die betrekking hebben ~~tot op~~ de snelheid …"*
- Verslag aan de Koning, 71, Alinea 2: *"§6 De zonale reglementering geldt in gans ~~de door het zonaal begin- en eindebord afgebakende~~ zone afgebakend door het zonaal begin- en eindebord, …"*

## Artikel 72 – Onderborden (M).

Het ontwerp voorziet in §1. een zekere vrijheidsgraad m.b.t. opschriften op onderborden. Dit is positief en komt tegemoet aan de vraag van wegbeheerders. Anderzijds moet het duidelijk zijn dat de bepalingen in §5., 2de lid en §6., 2de lid hier geen afbreuk aan doen. In deze paragrafen wordt gesteld *"De symbolen en de opschriften die op deze onderborden kunnen worden aangebracht, worden vermeld in bijlage 1."* Hier ontbreekt een verwijzing naar de vrijheidsgraad die is voorzien in §1.

Art.72.§1 voorziet dan wel in een zekere 'vrijheidsgraad', dit lijkt onvoldoende om een onderbord te gebruiken bij het gevaarsbord A51: het is niet duidelijk welk type onderbord wegbeheerders hiervoor moeten gebruiken. Art.72, §1 voorziet wel dat "ook andere dan de in dit besluit en in bijlage 1 vermelde categorieën van weggebruikers, voertuigen of verkeersgedragingen … op het onderbord (mogen) worden aangeduid." De aard van het gevaar bij bord A51 is mogelijk van een andere aard dan een 'categorie van weggebruikers, voertuigen of verkeersgedragingen' (bijv. bussluis

). Voorstel van oplossing: voorzie in §13 een nieuw onderbord M73 met als legende 'Dit onderbord aangebracht onder het verkeersbord A51 duidt de aard van het gevaar aan', aangevuld met een voorbeeld.

Bij het nieuwe onderbord M13 lijkt de verticale streep overbodig. Een voorbeeld is wenselijk van het bord met aanduiding van het aantal betrokken parkeerplaatsen.

Aandacht is ook vereist voor de betekenis van de onderborden M19 'op de rijbaan' en M20 'op het trottoir'. De betekenis is verschillend terwijl op het onderbord telkens een kruis op het trottoir staat. Dit heeft wellicht te maken met het feit dat

- M19 de bedoeling heeft om geplaatst te worden in combinatie met de E9-borden die het parkeren toelaten
- M20 de bedoeling heeft om geplaatst te worden in combinatie met de E3-borden die het stilstaan en parkeren verbieden.

De combinaties van verkeerstekens (borden en onderborden) behoren weliswaar tot de bevoegdheid van de gewesten.

In verband met de codering doen we volgende suggesties om dit meer consequent te laten verlopen:

- In het huidige ontwerp wordt soms wel en soms niet met letters gewerkt.
  Vergelijk:
  - in §6. M41-P1

, M41-P2a

, M41-P2b

, M41-P30

en M41a


  Logischer zou zijn:

- M41a <u>voorbeeld</u>

(de term 'voorbeeld' toevoegen, immers M41a staat niet per definitie voor 'plaatselijk verkeer', wel voor het onderbord 'uitgezonderd …'; terwijl M41b staat voor '… toegelaten')

- M41<u>a</u>-P1

, M41<u>a</u>-P2

, M41<u>b</u>-P2

, M41<u>a</u>-P30


- in §10. kan het onderscheid eveneens blijken uit de code:
  M55a
  Voorbeeld:
  M55a-P8

  verplicht voor bestuurders van speedpedelecs.

  M55b
  Voorbeeld
  M55b-P8

  verboden voor bestuurders van bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B.

Opschriften of symbolen bij signalisatie met zonale geldigheid zullen voortaan eveneens moeten aangebracht zijn op onderborden. Naar wegbeheerders toe laat dit op termijn meer flexibiliteit toe (een onderbord is sneller vervangen dan een heel verkeersbord). Het is dan van belang dat aan elk zonebord dat het begin van een zone aanduidt, een identiek onderbord is aangebracht. Rekening houdende met het herhalingsbord Z5 waarbij 'Herhaling' op het zonebord zelf staat, is het aangewezen om de optie open te laten om opschriften/symbolen op het zonebord zelf aan te brengen.

Indien deze optie niet wordt voorzien, dan moet er uitdrukkelijk in een overgangsperiode worden voorzien voor die zoneborden die vandaag wel aangevuld zijn met opschriften, in plaats van met onderborden (in art.85).

Nog in het Verslag aan de Koning is het niet duidelijk waarom in alinea 9 naar een onderbord 'spoorvorming ' wordt verwezen. Over welk onderbord gaat het dan?

Tekstuele opmerking:
- Ontwerp, §1. Laatste lid: *"Ook andere dan de … voertuigen of ~~het~~ verkeersgedragingen mogen …"*
- Verslag aan de Koning, laatste alinea: *"Wanneer een bord C3 aangevuld is met een onderbord M41<u>a</u>-P30"*

<u>Artikel 73 - Overlangse wegmarkeringen die de rand van de rijbaan aanduiden.</u>

Tijdens de interministeriële gesprekken werd overeengekomen om het concept van de middenrijbaan in het ontwerp te behouden, mits een duidelijk engagement om op korte termijn de fietsmarkeringen te verduidelijken.

Het engagement om hier iets aan te veranderen is beknopt opgenomen in het Verslag aan de Koning. Vanuit het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan willen we net inzetten op herkenbare fietsinfrastructuur (maatregel 1).

<u>Artikel 74 – Overlangse wegmarkeringen die de rijstroken van elkaar scheiden.</u>

De bepalingen inzake het verkeer op de weggedeelten voorbehouden aan het geregeld vervoer hebben bij eerdere pogingen tot wijziging van de wegcode telkens weer voor problemen gezorgd. Ook tijdens de besprekingen in de werkgroepen bleek duidelijk dat het niet evident is om een regeling op dit vlak tot stand te brengen die voor elk gewest acceptabel is. Het geregeld vervoer is immers in elk gewest op een andere wijze georganiseerd. Bepalingen die gewenst zijn in één gewest zijn dat niet noodzakelijk in een ander gewest. In het verleden heeft de Vlaamse Regering dan ook meermaals negatief advies verleend bij voorstellen tot aanpassing van deze reglementering.
Na uitvoerige besprekingen werd uiteindelijk tot de afspraak gekomen dat de federale Code enkel, bij wijze van algemene regel, zal bepalen dat de voertuigen van het "echte" geregeld vervoer toegang hebben tot de busbanen en dat het vervolgens aan de gewesten toekomt om eventuele bijkomende categorieën van weggebruikers toe te laten.

Hiertoe voorziet de federale overheid onder meer signalisatie. Bij een tussentijdse wijziging van de wegcode werd dit principe al toegepast. De Vlaamse Regering verleende positief advies bij deze tussentijdse wijziging (VR 2022 2511 DOC.1262/1 en zie o.m. VR 2023 3103 DOC. 0361/bis).

De federale Code bevat ook op een aantal andere vlakken nog verwijzingen naar de voertuigen van het geregeld openbaar vervoer (bijvoorbeeld bij het plaatselijk verkeer, de voetgangerszone, het parkeren…). De bepalingen die de federale overheid hier opneemt, kunnen worden beschouwd als bepalingen inzake algemene politie op het wegverkeer. Het is niet uitgesloten dat de gewesten, op grond van hun bevoegdheid voor het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer (art. 6,§1,X,8 B.W.H.I.) regels van bijzondere politie tot stand brengen wanneer dit noodzakelijk is voor de uitoefening van hun bevoegdheid ter zake.

Bij §5 in het ontwerp in verband met de busbaan kunnen we volgende opmerkingen maken:

- Voor het opschrift "AUTOCAR" (2° f) verwijzen we naar de opmerking bij het verkeersbord F17 in art.69. Om begripsproblemen te voorkomen is het aangewezen om eenduidige symbolen te gebruiken: voor voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer en als overkoepelend symbool voor autobussen en autocars.
- Punt 2°g) het lijkt aangewezen om terug te verwijzen naar voertuigen type M2 en M3, het is immers niet de bedoeling dat elke bestuurder die deze plaat bevestigt aan zijn voertuig gebruik kan maken van de busbaan.
- Punt 2°h) is eigenlijk bedoeld voor carpoolen. Nu lijkt het alsof iemand die bijv. 2 kinderen naar school brengt (bij vermelding '3+') ook op de busbaan mag.

Een aantal vragen van De Lijn duiken op aangezien de busbaan geen deel uitmaakt van de rijbaan – deze kunnen verduidelijkt worden in het Verslag aan de Koning:

- Wie heeft er voorrang op het moment dat een auto de busbaan oprijdt en op dat moment komt er een bus aangereden?
- Mag er bij parkeerplaatsen die achter de busbaan liggen achterwaarts geparkeerd worden? Is dat een manoeuvre? Mogen manoeuvres op de busbaan?

Artikel 75 – Overlangse wegmarkeringen die een fietspad aanduiden.

Tekstuele opmerking:

- Verslag aan de Koning, titel: *"Art. 75 – Overlangse **weg**markeringen die een fietspad aanduiden."* De titels in het Verslag aan de Koning en het ontwerp zijn idealiter op elkaar afgestemd.

Artikel 77 – Andere wegmarkeringen.

Voor de afbeeldingen in §5 van het ontwerp moet het Verslag aan de Koning verduidelijken dat de eerste afbeelding de parkeerstrook visualiseert waarin parkeerplaatsen zijn afgebakend en de tweede afbeelding de parkeerplaatsen visualiseert die tot de rijbaan blijven behoren. Daartoe kan alinea 2 in het Verslag uitgebreid worden:

*"Wanneer parkeerplaatsen in de parkeerstrook worden afgebakend door middel van witte wegmarkeringen, maken zij geen deel uit van de rijbaan. Bestuurders mogen hier niet over rijden. De aanduidingen dienen louter om het parkeren achter de denkbeeldige rand van de rijbaan te organiseren.*

*Wanneer parkeerplaatsen op de rijbaan worden afgebakend bijv. d.m.v. hoek- en T-markeringen (subtiele aanduidingen), blijven zij deel uitmaken van de rijbaan. Bestuurders mogen hier dus wel over rijden. De aanduidingen dienen dan louter om het parkeren op de rijbaan te organiseren."*

Een gelijkaardige verduidelijking is wenselijk voor de zigzagmarkering op de rijbaan: deze blijft deel uitmaken van de rijbaan. Hier mag geen enkele twijfel over bestaan.

Tekstuele opmerking:

- Verslag aan de Koning, titel: *"Art. 77 – Andere **weg**markeringen."* De titels in het Verslag aan de Koning en het ontwerp zijn idealiter op elkaar afgestemd.
- Verslag aan de Koning, 77, alinea 5: "Zij bakenen laad- en loszones **af**, zones voor het laten in- of uitstappen van personen of **haltes voor het geregeld openbaar vervoer ~~bushaltes af~~**." Op die manier is het Verslag aan de Koning afgestemd op de ontwerptekst.

Artikel 79 – Bord voor het begeleiden van een groep fietsers.

Volgens het Verslag aan de Koning vervangt dit artikel het huidige artikel 43bis.5. Luidens dit artikel bepaalt de "Minister van Verkeerswezen" de minimum afmetingen van deze signalisatie. In art. 79 wordt bepaald dat de "bevoegde minister" de minimum afmetingen van dit bord bepaalt. Het is niet duidelijk wie hiermee bedoeld wordt. Wordt er van uit gegaan dat dit een geregionaliseerde bevoegdheid is?

Artikel 81 – Uitrusting en afmetingen van rijwielen en hun aanhangwagens.

Bij de afmetingen van de fiets in art. 81 wordt verschillende keren naar de "uitstekende delen" verwezen. Het is niet duidelijk wat met deze uitstekende delen wordt bedoeld. Ook in de huidige wegcode komt dit begrip ter sprake en zijn daar al discussies rond gevoerd. Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor de afmetingen van de lading van de voertuigen, terwijl de federale overheid bevoegd is voor de afmetingen van de voertuigen zelf. Het is dan ook belangrijk dat duidelijk is dat de "uitstekende delen" enkel kunnen worden beschouwd als een onderdeel van het voertuig en niet van de lading. Het Verslag aan de Koning vermeldt op dit vlak niets. Het is aangewezen dit toe te lichten, hetzij de verwijzing naar de uitstekende delen te verwijderen.

De verwijzing in art. 82.4.2, lid 2 van de huidige Wegcode naar proefprojecten betreffende het vervoer van goederen in aanhangwagens met een breedte van maximaal 1,20 m is niet langer opgenomen, aangezien het uitzonderlijk vervoer tot de bevoegdheid van de gewesten behoort.

Tekstuele opmerking:

- Verslag aan de Koning, 81, alinea 8: "… alsook de ~~laterale~~ zijdelingse reflectoren …" Lateraal werd over de gehele tekst vervangen door zijdelings, aangezien dit in het Nederlands duidelijker is.
- Verslag aan de Koning, 81, alinea 12: *"… De ~~minimumbreedte~~ maximumbreedte van een fiets wordt verhoogd …"*

Artikel 82 – Uitrusting en afmetingen van voortbewegingstoestellen.

In het Verslag aan de Koning ontbreekt de vermelding van "Afdeling 2. - Uitrusting en afmetingen van voortbewegingstoestellen."

Tekstuele opmerking:

- Ontwerp, 82, §1.3° "… of oranje ~~laterale~~ zijdelingse signalisatiemiddelen" Lateraal werd over de gehele tekst vervangen door zijdelings, aangezien dit in het Nederlands duidelijker is.
- Ontwerp, 82, §§2 en3: "de gemotoriseerde voortbewegings-toestellen", verwijder het koppelteken ("voortbewegingstoestellen")

Artikel 84 – Opheffing.

De wegcode behoort zowel tot de bevoegdheid van de gewesten als tot de bevoegdheid van de federale overheid. Dat was al zo voor de zesde staatshervorming en is nog meer het geval na de zesde staatshervorming.

Het Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg zal gelijktijdig worden opgeheven door de federale overheid en de drie gewesten met een algemene opheffingsbepaling in elk van de vier Wegcodes. De vier overheden zullen gelijktijdig hun nieuwe Wegcode in werking laten treden.

Verschillende wijzigingen aan de wegcode werden destijds doorgevoerd op het niveau van wet. Op het eerste zicht bevatten al deze wijzigingen tevens een machtigingsbepaling die toelaat om de wijzigingen nadien aan te passen of op te heffen via koninklijk besluit.

Artikel 85 – Overgangsbepalingen.

Het ontwerp voorziet in art.85, §4 in een overgangsperiode voor verschillende verkeersborden waarop meer verandert dan enkel de rand of de blauwe achtergrond. De lijst lijkt niet volledig. Ook voor volgende niet-limitatieve opsomming van verkeersborden is een overgangsperiode wenselijk: voorrangsborden (B19, B21, B22, B23), verbodsborden (C6, C21, C24a en C24c), gebodsborden (D1, D3, D4 en D5), borden betreffende het stilstaan en parkeren (E9c, E9d, E9e, E9f, E9g, E9h en E9j), aanwijzingsborden (o.a. F1a, F1b, F3a, F3b, F5, F7 …), verkeersborden voor zonale geldigheid en onderborden (o.a. M21 tot en met M24). Ook ontbreekt er een overgangsperiode voor verkeerslichten en wegmarkeringen (o.a. bushalte) die worden gewijzigd.

Gelet op de aanzienlijke budgettaire impact (zie verder in punt 3.) en de grote logistieke gevolgen kan niet met dit artikel worden ingestemd. Een grotere overgangsperiode is vereist van *minstens*

- 10 jaar voor de verkeerstekens die fundamenteel van lay-out veranderen en/of een verplichtend karakter hebben, onder meer: B19, B21, B22, B23, F99 (a, b, c), F101 (a, b, c) en de

onderborden, markering van de bushalte, verkeerslicht van de oranje-gele knipperende pijl (ter vervanging van de groene bijkomende pijl van art.61.1.5° KB1/12/1975)
- **20 jaar** voor de andere verkeerstekens.

Een termijn van 10 jaar voor aanpassing van alle verkeerstekens houdt onvoldoende rekening met de logistieke haalbaarheid bij de wegbeheerders (o.a. qua planning, aanbesteding, opvolging en controle, voldoende fysieke arbeidskrachten voor concrete uitvoering). Ook kunnen we vraagtekens zetten bij de haalbaarheid qua fabricage van al deze nieuwe verkeerstekens binnen een termijn van 10 jaar voor alle wegbeheerders over de verschillende gewesten heen: zal de massale vraag het aanbod dat de markt kan bieden niet overschrijden? Wat met prijsstijgingen omwille van de grote vraag?

Het is ook niet zo dat slechts één type bord moet vervangen worden. Het merendeel van de gevaars-voorrangs-, verbods-, gebods- en parkeerborden zal moeten aangepast worden omdat er een witte bies rond komt, omdat symbolen gemoderniseerd worden en in overeenstemming met de internationale context worden gebracht. Ook alle zoneborden moeten worden aangepast omwille van de zwarte rand. Verder moeten wegbeheerders de onderborden allemaal aanpassen… Voor de wijziging van één type bord (bijv. F1 naar F1a of F1b) werd in het verleden een overgangstermijn gehanteerd van 10 jaar. Het is weinig logisch om voor dit groot aantal aanpassingen een gelijkaardige overgangstermijn te voorzien.

Een meer algemene formulering lijkt aangewezen om *alle* verkeerstekens te vatten en blijk te geven van een stapsgewijze aanpak. Bijvoorbeeld:
*De volgende verkeerstekens mogen behouden worden tot **1 januari 2035**:*
- *verkeersborden B19, B21, B22, B23, F99 (a, b, c), F101 (a, b, c) en de onderborden,*
- *wegmarkering van de bushalte,*
- *de groene bijkomende pijl die overeenstemt met art.61.1.5° KB1/12/1975*

*De andere verkeersborden die overeenstemmen met de in dit besluit voorziene verkeersborden maar afwijken qua lay-out mogen behouden worden tot **1 januari 2045**. Het betreft verkeersborden die wel voldoen aan de voorschriften van het KB 1/12/1975, maar afwijken van de nieuwe Code van de openbare weg op het vlak van een witte of een zwarte bies, de kleur van de achtergrond van het bord, het symbool of opschrift dat aangepast is, het symbool of opschrift dat wel of niet op het bord met zonale geldigheid is aangebracht.*
*De verkeersborden F17, F18 en de wegmarkeringen bedoeld in artikel 72.5 en 72.6 mogen behouden worden tot 1 januari 2027.*

Het Verslag aan de Koning kan dan alsnog een aantal concrete voorbeelden geven.

Bijgevolg kan met dit artikel in de huidige formulering niet ingestemd worden.

Tekstuele opmerking:
- Ontwerp, 85, §4: *"… met uitzondering van het verkeersbord F17, F18 en de **weg**markeringen …"*

## Artikel 86 – Inwerkingtreding.

De inwerkingtreding is voorzien achttien maanden na de publicatie in het Belgisch Staatsblad.

Binnen deze periode zal de Code van wegbeheerder (MB Plaatsingsvoorwaarden) ook volledig moeten afgewerkt zijn. Eens de inhoud op punt is gezet na afstemming met de Vlaamse Werkgroep Wegcode & Plaatsingsvoorwaarden (o.a. Departement MOW, AWV, VVSG, concrete vertegenwoordiging van een aantal steden, Vias, OCW), wordt het traject van dit MB geschat op een zestal maanden. De Code van de wegbeheerder zal dan ook gelijktijdig in werking treden met de Vlaamse Wegcode.

Daarnaast moeten ook andere regelgevende teksten worden aangepast binnen de periode van achttien maanden, onder andere alle verwijzingen naar het KB van 1 december 1975 in andere

regelgevende teksten het KB 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 …

**Bijlage 1.**

Voor de opschriften P12a en P12b verwijzen we naar de bedenkingen geformuleerd bij bord F17 (zie art.69).

Bij P.29 is er wel aandacht voor de bestuurders die de carpoolstrook gebruiken om een aanpalende eigendom te bereiken, maar niet voor de bestuurders die een parkeerplaats gelegen langsheen de rijstrook willen innemen of verlaten.

P.36 *"Deze verkeersborden mogen worden aangepast in functie van de categorie van het voertuig".* Deze bepaling richt zich naar de wegbeheerder en moet aangepast worden aangezien de federale Code van de openbare weg zich dient te beperken tot de regels die zich richten tot de weggebruiker

Tekstuele opmerking:

- Ontwerp, bijlage 1, P.25: "Voertuigen of slepen waarvan de massa in beladen toestand per as hoger **is dan de aangeduide massa**."
- Ontwerp, bijlage 1, P.26: *"voertuigen of slepen waarvan de lengte, lading inbegrepen, groter is dan de aangeduide **lengte**."* Naar analogie met de formuleringen van de legendes betreffende de massa.
- Ontwerp, bijlage 1, P.27: *"voertuigen of slepen waarvan de breedte, lading inbegrepen, groter is dan de aangeduide **breedte**."* Naar analogie met de formuleringen van de legendes betreffende de massa.
- Ontwerp, bijlage 1, P.28: *"voertuigen of slepen waarvan de hoogte, lading inbegrepen, groter is dan de aangeduide **hoogte**."* Naar analogie met de formuleringen van de legendes betreffende de massa.
- Ontwerp, bijlage 1, P.37: "… op het verkeersbord F65**a** of op een onderbord bij het verkeersbord F65**a**."

**Bijlage 2.**

De federale overheid laat bij verschillende symbolen de vrijheid aan de wegbeheerders door te vermelden dat het gaat om een 'voorbeeld'.

Gelet op de suggestie bij art.69 in verband met het gebruik van het symbool om te duiden op de voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer, formuleren we de suggestie om ook het symbool van het busstation aan te passen: of met 'afdak' , naar Zweeds voorbeeld

# 3. BESTUURLIJKE IMPACT

## A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft een grote weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Het Verslag aan de Koning vermeldt:

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

*"Om de wegbeheerders toe te laten om de verkeersborden te vervangen al naar gelang hun slijtage (een bord heeft een levensduur van minder dan 10 jaar), wordt een overgangsperiode voorzien. Sommige oude modellen van verkeersborden blijven geldig tot 1 januari 2035."*

Het uitgangspunt van het ontwerp is dat de financiële impact – gezien de overgangstermijn – gering zal zijn. De vervanging van verkeersborden zou enigszins budgetneutraal moeten kunnen verlopen, vermits dit gevat is in de normale onderhoudskost voor bebording.

De (lokale en regionale) wegbeheerders signaleren dat dit *niet* het geval zal zijn met de voorgestelde overgangstermijn van 10 jaar. De meeste verkeersborden staan in realiteit veel langer dan de voorziene overgangsperiode. Slechts een minderheid aan borden zal dus "van nature" vervangen worden binnen 10 jaar. Voor de meeste verkeersborden geldt dan ook dat vervanging een extra ingreep zal veronderstellen, hetgeen eveneens extra middelen zou veronderstellen, bovenop het normale onderhoudsbudget.

Voor de vervanging van de verkeersborden raamt het Agentschap Wegen en Verkeer deze kosten op ongeveer € 11 miljoen. Om deze vervangingsoefening van alle bebording binnen de eigen middelen van MOW op te nemen is een termijn van 10 jaar onhaalbaar. Om de kosten voor vervanging van verkeersborden beter te kunnen vatten in het beschikbare budget is het vereist om de overgangsperiode op te trekken tot minstens 20 jaar voor de meeste verkeersborden. Zelfs hierbij merken wegbeheerders in de kantlijn op dat heel wat borden in de praktijk meer dan 20 jaar oud zijn.

Voor wat betreft de markeringen moet vooral rekening worden gehouden met de markeringen van de huidige "busstroken" en de huidige markeringen van de halteplaatsen. Op de gewestwegen zijn deze veelal in thermoplastische markeringen en op de gemeentewegen in verfmarkeringen uitgevoerd. Deze markeringen zijn na hun 'garantieperiode' van enkele jaren niet "van nature" onzichtbaar geworden. Ze zijn vervaagd maar zeker niet verdwenen en er dient nog afzonderlijk te worden ingegrepen om ze te verwijderen vooral een andere markering kan worden aangebracht. Ook dit zal bijkomende middelen veronderstellen.

Voor wat betreft de aanpassingen aan de verkeerslichten (het deels wijzigen van de ontruimingspijl door een oranjegeel knipperend exemplaar) moet rekening worden gehouden met zowel de aanpassingen aan de regelschema's, de herprogrammatie van de regelinstallaties als de fysieke uitvoering op het terrein.

Er dient ook rekening gehouden te worden met de kost van de bijkomende planlast voor de wegbeheerders: meerjarenplanning en bestekken opmaken, aanbesteden, opvolging en controle van de werken, editeren van de wijzigingen in de verkeersbordendatabank, etc. Door de overgangstermijn op te trekken tot minstens 20 jaar voor de aanpassing van de meeste verkeerstekens benadert men al meer het regulier onderhoud.

## B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

## C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Voor wat betreft de impact op het personeel van de Vlaamse overheid verwijzen we onder meer naar de bijkomende planlast voor de wegbeheerders.

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

## D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

De gemeentelijke wegbeheerders signaleren dat de financiële gevolgen op de lokale besturen aanzienlijk zullen zijn bij een overgangstermijn van 10 jaar.

Ook zij melden dat de meeste verkeersborden in realiteit veel langer staan dan de voorziene termijn van 10 jaar, waardoor slechts een minderheid aan borden "van nature" vervangen zal geraken binnen de vooropgestelde termijn. Voor de meeste verkeersborden geldt dat vervanging een extra ingreep zal veronderstellen, hetgeen eveneens extra middelen veronderstelt.

Voor wat betreft de te vervangen verkeersborden lopen ramingen van enkele steden uiteen van ongeveer € 1,5 miljoen tot € 6,75 miljoen verspreid over 10 jaar, louter voor wat betreft de plaatsingskosten (excl. kosten voor administratieve voorbereiding). Het gaat in deze weliswaar om stedelijke omgevingen met 16.000 tot 75.000 verkeersborden die zouden moeten worden vervangen. In kleinere en meer landelijke gemeenten zullen deze kosten minder zijn. Bovendien kunnen de regio's het minder borden-principe nog meer ingang doen vinden, dankzij een aangepaste code van de wegbeheerder die eveneens wordt herzien binnen het Vlaamse gewest.

In elk geval geven de inschattingen een duidelijk beeld dat een termijn van 10 jaar onvoldoende haalbaar is om alle wijzigingen te kunnen doorvoeren (zie art.85). Om de kosten voor vervanging van verkeersborden beter te kunnen vatten in het budget voor het 'regulier onderhoud' is het vereist om de overgangsperiode op te trekken tot minstens 20 jaar voor de meeste verkeersborden. Zelfs hierbij merken wegbeheerders in de kantlijn op dat heel wat borden in de praktijk meer dan 20 jaar oud zijn.

Voor wat betreft de markeringen moet vooral rekening worden gehouden met de markeringen van de huidige "busstroken" en de huidige markeringen van de halteplaatsen. Op de gemeentewegen zijn deze vaak in verfmarkeringen uitgevoerd. Zij zullen na verloop van tijd (1 jaar) wel "van nature" vervagen, maar ze zijn dan nog niet verdwenen. Afzonderlijk ingrijpen is dan alsnog vereist om ze helemaal te verwijderen vooral een andere markering kan worden aangebracht. Ook dit zal bijkomende middelen veronderstellen.

Het ontwerp verhoogt ook de werklast van de steden en gemeenten als wegbeheerder. Het gaat onder meer om de bijkomende planlast: meerjarenplanning opmaken, bestekken opmaken, aanbesteden, opvolging en controle werken, etc. Door de overgangstermijn op te trekken tot minstens 20 jaar voor de aanpassing van de meeste verkeerstekens benadert men al meer het regulier onderhoud.

# 4. VERDER TRAJECT

De 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° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken 4.1. te gelasten over het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de Code van de openbare weg een adviesronde te organiseren teneinde een verkeersveiligheidstoets uit te voeren;

2° _de technische opmerkingen_ bij de artikelen 1 t.e.m. 34, §1 en §3, 35 t.e.m. 37, §1, tweede lid en §2, 38 t.e.m. 84, 86 t.e.m. 87 van het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de Code van de openbare weg over te maken aan de federale overheid;

3° negatief advies te verlenen bij het artikel 34, §2 en het art. 37, §1, derde lid van hetzelfde ontwerp wegens bevoegdheidsoverschrijding;

4° negatief advies te verlenen bij artikel 85 van hetzelfde ontwerp aangezien de voorziene overgangstermijn van 10 jaar budgettair niet haalbaar is voor de lokale en gewestelijke wegbeheerders in het Vlaamse Gewest;

5° een definitief advies uit te brengen over het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de Code van de openbare weg na de adviesronde en de principiële goedkeuring van de Vlaamse wegcode door de Vlaamse regering;

6° 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:

- de brief van Minister G. Gilkinet, met de adviesvraag gericht aan de Vlaamse Regering
- ontwerp KB Code openbare weg en bijlagen
- het advies Inspectie Financiën van 30.08.2023