

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 standpunt 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 ontwerp teksten 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.

De Vlaamse Regering behandelde het ontwerp van koninklijk besluit een eerste maal in haar vergadering van 31 augustus 2023 en heeft toen beslist dat een adviesronde moest worden georganiseerd over zowel het federale als het gewestelijke ontwerp met het oog op het afdruisen van het veiligheidsaspect (zie VR 2023 3108 DOC1135/1BIS). De technische opmerkingen bij een aantal artikelen werden overgemaakt aan de federale overheid, samen met een negatief advies over drie artikelen in het ontwerp.

Na afloop van de adviesronde en afwerking van het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van het Vlaams verkeersreglement wordt het ontwerp van koninklijk besluit opnieuw voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Er wordt een positief advies verleend aan het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de Code van de openbare weg, met uitzondering van de artikelen 57, 61, 65, 69 en afdeling 2.

Voor deze artikelen wordt gevraagd om het uitdrukkelijke engagement in het verslag aan de Koning op te nemen om deze verder te bespreken na de goedkeuring van de tekst, naar analogie met het reeds opgenomen engagement met betrekking tot de middenrijbaan. In die zin zullen deze openstaande punten ook door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken met de bevoegde collega-ministers uit de federale en gewestelijke regeringen voorafgaandelijk aan de gezamenlijke adviesvraag bij de Raad van State besproken worden.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

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

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het advies van de Inspectie van Financiën werd ontvangen op 23 november 2023 en was gunstig mits de uitgaven worden opgevangen binnen de bestaande referte kredieten. Er is geen begrotingsakkoord vereist.

Het ontwerp van koninklijk besluit werd een eerste maal besproken door de Vlaamse Regering in haar vergadering van 31 augustus 2023 (VR 2023 3108 DOC. 1135/1BIS). De Vlaamse Regering nam een voorlopige beslissing en stelde de definitieve beslissing uit in afwachting van een door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te organiseren adviesronde en de goedkeuring van het Vlaams verkeersreglement door de Vlaamse Regering. De Vlaamse Regering besliste op 31 augustus 2023 wel al onmiddellijk een negatief advies te verlenen bij een aantal bepalingen wegens bevoegdheidsoverschrijding, en de technische opmerkingen bij heel wat andere bepalingen aan de federale overheid te bezorgen.

Het ontwerp van koninklijk besluit werd inmiddels, samen met het ontwerp van Vlaams verkeersreglement, informeel voorgelegd aan de MORA en het werd op 4 oktober 2023 besproken in de Taskforce Verkeersveiligheid. Tijdens de werkzaamheden voor het tot stand brengen van het ontwerp van federaal verkeersreglement en het ontwerp van Vlaams verkeersreglement werd de Vlaamse werkgroep wegcode en plaatsingsvoorwaarden (met vertegenwoordiging van onder meer het Agentschap Wegen en Verkeer, Centrex, de VVSG, mobiliteitsdeskundigen van steden (Antwerpen, Gent, Kortrijk), Fietsberaad, De Lijn, OCW, VAB, Netwerk Duurzame Mobiliteit, Vias) om input gevraagd.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

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 werd 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. Gelet op de omvang van de tekst en de zomervakantie, werd de termijn van 60 dagen verlengd tot begin september zodat elk gewest een advies zou kunnen uitbrengen.

Het voorlopige advies van de Vlaamse Regering werd aan de federale overheid overgemaakt (VR 2023 3108 DOC. 1135/1BIS).

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

Artikel 9 – Plaats op de openbare weg.

De Taskforce Verkeersveiligheid bevestigt de opmerking gemaakt in de nota VR 2023 3108 DOC. 1135/1BIS, nl. dat er geen enkele reden is 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.

Na bespreking in de interfederaal werkgroep worden de regels met betrekking tot de plaats op de openbare weg van bestuurders van rijwielen en speedpedelecs op elkaar afgestemd en worden de afwijkingen beperkt:

- in fietszones, speelstraten en schoolstraten mogen deze bestuurders de ganse breedte van de *rijbaan* (of de helft ervan) gebruiken;
- in voetgangerszones, erven en op voorbehouden wegen mogen deze bestuurders de ganse breedte van de *openbare weg* gebruiken. Dit hangt samen met de inrichting van deze wegen, waar er (normaalgezien) geen strakke indeling in trottoir en rijbaan is.

Tekstuele opmerking:

Er wordt wel nog enige verwarring gecreëerd aangezien de bepaling *“Wanneer deze regelingen zijn ingesteld in tegenrichting in een éénrichtingsstraat, zijn bestuurders van rijwielen verplicht zoveel mogelijk rechts te houden;”* voor de rijwielen zowel bij de bepaling over de fietszone, speelstraat en schoolstraat wordt geformuleerd (3°), als bij de bepaling over de voetgangerszone, voorbehouden weg en erf (4°); terwijl dat voor de speedpedelecs enkel onder de voetgangerszone, voorbehouden weg en erf (d) wordt geformuleerd.

Uit de toelichting in het Verslag aan de Koning kunnen we wel afleiden dat hetzelfde wordt bedoeld. Mogelijk heeft dit ook te maken met de indeling van het artikel.

Artikel 13 – Reddingsstrook.

Het Verslag aan de Koning is niet volledig aangepast aan het nieuwe artikel. Het artikel is zodanig geherformuleerd dat het de duidelijk is dat bestuurders enkel een reddingsstrook moeten vormen op wegen met twee of meer rijstroken in de gevolgde rijrichting. Ook staan de woorden “tout en restant” nu niet meer in de Franse tekst.

Artikel 18 – Inhaalverbod.

Vanwege Voka en Febetra werd de vraag gesteld om het inhaalverbod bij neerslag voor zwaar goederenvervoer af te schaffen:

- omdat het onvoldoende gekend is bij buitenlandse bestuurders;
- rekening houdende met het advies van Vias dat stelt dat er geen bewijs is dat dit effect heeft op de verkeersveiligheid.

De Taskforce Verkeersveiligheid is omwille van veiligheidsoverwegingen géén voorstander om het inhaalverbod af te schaffen. Wel leeft de vraag naar meer harmonisatie van de regeling met de buurlanden. Dit kan bekeken worden in een latere fase na dit project tot herziening van de wegcode.

Artikel 21 – Stilstaan- en parkeerverbod.

In het ontwerp werd deels rekening gehouden met de opmerking geformuleerd in de nota VR 2023 3108 DOC. 1135/1BIS. De formuleringen in punten d) en e) werden op elkaar afgestemd. Het gaat telkens om de afstand vóór en achter de plaats waar de actieve weggebruikers op de rijbaan moeten komen. Vanuit veiligheidsoverwegingen werd deze afstand in punt e) (passeren van een hindernis) beter ook vastgelegd op 5 meter (zoals in punt d). Dit werd besproken binnen de interfederaal werkgroep, maar er werd geen consensus gevonden om deze afstand te vergroten.

Tekstuele opmerking:

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

- 21, 1°, e): de laatste zin in het VAK moet worden aangepast van “1,5 meter van de hindernis” naar “1,5 meter voor en achter van de hindernis” cf. wijziging in het KB.

Artikel 22 – Parkeerverbod.

Op vraag van de Vlaamse vertegenwoordiging werd het parkeerverbod op blindegeleidetegels uitgebreid tot een stilstaan- en parkeerverbod. Ook een stilstaand voertuig kan immers hinderlijk zijn voor personen met een visuele beperking (verwarrend, gevaar om te vallen of te stoten). Deze aanpassing is gebeurd in de federale ontwerpтекst van het KB, maar niet in het Verslag aan de Koning. Zo verwijst het Verslag nog steeds naar een punt f) m.b.t. het parkeerverbod op blindegeleidetegels.

Artikel 24 – Autosnelwegen.

De Taskforce Verkeersveiligheid bevestigt de opmerking zoals gemaakt in de nota VR 2023 3108 DOC. 1135/1BIS om de minimumsnelheid op de autosnelweg te behouden. De veiligheid op de autosnelwegen hangt immers mede af van de snelheid en de snelheidsverschillen. Na bespreking in de interfederale werkgroep werd de minimumsnelheid van 70 km/u opnieuw opgenomen in de federale ontwerpтекst.

Het Waalse Gewest wenste een herformulering van de bepalingen inzake het bijzondere gebruik van de autosnelweg en de autoweg. De MORA achtte het aangewezen om een uitdrukkelijk verbod op de verkoop van voorwerpen op de autosnelweg en de autoweg op te nemen in het Vlaams verkeersreglement en niet enkel de mogelijkheid om af te wijken van federale regels. Er werd op deze suggestie ingegaan. Het ontwerp van Vlaams verkeersreglement bevat het verbod dat in het ontwerp van KB was opgenomen in art. 24, §5, °4 (art. 21.6.5° KB 1/12/1975). Deze bepaling werd geschrapt in het federale ontwerp. Het Verslag aan de Koning heeft het enkel over de *toelatingen* van de bevoegde minister die onder de bevoegdheid van de gewesten vallen. Dit wordt idealiter afgestemd op het ontwerp.

Artikel 26 – Erven.

Artikel 26 en volgende (28 t.e.m. 31) werden zodanig aangepast dat

- telkens eerst wordt vooropgesteld dat spelen is toegelaten en deze spelende personen, net als de voetgangers, het verkeer niet nodeloos mogen belemmeren;
- een duidelijke voorrangsregeling wordt gesteld ten opzichte van voetgangers, spelende personen, bestuurders van rijwielen en speedpedelecs.

Dit komt tegemoet aan de opmerking gemaakt in de Taskforce verkeersveiligheid om de voorrangsregeling ten opzichte van personen die er spelen expliciet vast te leggen.

Tekstuele opmerking:

- VAK, Artikels 28 tot 31, tweede streepje: “... *toegestaan (uitgezonderd schoolstraat) en het verbod voor ...*” (de haakjes sluiten achter ‘schoolstraat’)

Artikel 28 – Voorbehouden wegen.


De opmerking zoals eerder gemaakt, nl. dat het ‘spelen’ weinig wenselijk is op voorbehouden wegen omwille van veiligheidsoverwegingen, blijft van kracht. Het punt is besproken in de interfederale werkgroep. Het schrappen van het ‘spelen’ bij algemene regel is niet aanvaardbaar voor elk gewest. Het Waals gewest wenst dit absoluut te behouden, onder meer omdat deze regels van toepassing zijn op het RAVeL-netwerk.

Artikel 34 – Gedrag tegenover voetgangers

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

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

Artikel 69 – Aanwijzingsborden (F).

Nota VR 2023 3108 DOC. 1135/1BIS verwees naar de verwarring die kan ontstaan bij het gebruik van het symbool . Het symbool heeft geen eenduidige betekenis op de signalisatie. Bovendien ontbreekt nu een duidelijk symbool om te duiden op de voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer.

Een concreet voorstel van oplossing werd uitgewerkt in de nota VR. De leden van de ambtelijke werkgroep konden zich aansluiten bij de opmerking – en zelfs bij het voorstel van oplossing. De tijd bleek echter te krap om de verschillende aanpassingen nog door te voeren in deze fase van het project (aanpassing F17, aanpassing symbool busstation S.14 in bijlage 2, aanpassing opschriften ‘AUTOCAR’ en ‘AUTOBUS’ in bijlage 1). In de werkgroep werd al gesteld dat dit punt het voorwerp kan uitmaken van een werkgroep tussen nu en de inwerkingtreding van het nieuwe federale verkeersreglement. Het is vereist om een duidelijk engagement in het Verslag aan de Koning op te nemen om op korte termijn de vermelde wijzigingen aan te pakken (cfr. engagement opgenomen in art.73 m.b.t. middenrijbaan).

Tekstuele opmerking:

- Ontwerp, legende F41, het woord ‘wegomlegging’ moet nog vervangen worden door ‘omleiding’.

Artikel 73 - Overlangse wegmarkeringen die de rand van de rijbaan aanduiden.

Het informeel advies van de MORA bevestigt het standpunt dat Vlaanderen geen voorstander is van de middenrijbaan. Dit leunt aan bij de visie van zowel de Vlaamse werkgroep wegcode & plaatsingsvoorwaarden, als van de meeste deelnemers binnen de interfederaal werkgroep – op de vertegenwoordiging van het Waalse gewest na.

De markering van de middenrijbaan is zeer verwarrend in verhouding tot de bestaande fietspadmarkering (en de markering die sommige Vlaamse gemeenten in de praktijk toepassen voor de aanduiding van de fietssuggestiestrook).

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 (middenrijbaan versus fietspad). Hoewel het engagement om hier iets aan te veranderen maar zeer beknopt is opgenomen in het Verslag aan de Koning is dit van groot belang. Vanuit het Vlaamse Verkeersveiligheidsplan willen we net inzetten op herkenbare fietsinfrastructuur (maatregel 1).

Artikel 74 – Overlangse wegmarkeringen die de rijstroken van elkaar scheiden.

Paragraaf 5 betreft de busbaan. 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 in de interfederaal werkgroepen werd uiteindelijk beslist 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

//

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

Door het optrekken van de overgangstermijn tot 20 jaar blijft de weerslag op de lokale besturen relatief beperkt. Op deze manier worden de kosten voor vervanging van verkeersborden beter gevat in het beschikbare budget voor het ‘regulier onderhoud’.

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.

Voor wat betreft de wegmarkeringen moet vooral rekening worden gehouden met de markeringen van de huidige “busstroken” en de huidige markeringen van de halteplaatsen (hiervoor ontbreekt een overgangperiode). 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. Dit zal bijkomende middelen veronderstellen.

Het ontwerp verhoogt ook de werklust 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 Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken zal voorafgaand aan de gezamenlijke adviesvraag bij de Raad van State, de openstaande punten zoals vermeld in deze nota bespreken, zodat deze in lijn zijn met het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid, met de ministers van mobiliteit van de federale regering en de gewestregeringen.

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



5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° positief advies te verlenen aan het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de Code van de openbare weg, met uitzondering van de artikelen vermeld onder punt 2°;
- 2° negatief advies te verlenen bij de artikelen 57, 61, 65, 69 en afdeling 2 van hetzelfde ontwerp op basis van de opmerkingen in deze nota
- 3° de minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten om de punten vermeld in 2° uit te klaren met de ministers van mobiliteit van de federale regering en de gewestregeringen voorafgaand aan de gezamenlijke adviesvraag Raad van State
- 4° de heer minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten deze beslissing ter kennis te brengen van de federale overheid.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlage:

- Ontwerp van koninklijk besluit betreffende de Code van de openbare weg met bijlagen
- Het advies Inspectie Financiën van 23 november 2023

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