Gedownload van https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/2024008489~uukwjmez0p

Publicatiedatum: 20 september 2024 - **Downloaddatum:** 28 augustus 2026

BESLUIT VAN DE VLAAMSE REGERING VAN 19 JULI 2024 TOT VASTSTELLING VAN HET VLAAMS VERKEERSREGLEMENT NOTA

Inhoudsopgave

- A. ALGEMENE TOELICHTING
- B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN
  - Opschrift
  - Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen
    - Afdeling 1. Toepassingsgebied
      - Artikel 1
    - Afdeling 2. Definities
      - Artikel 2
  - Hoofdstuk 2. Bevoegde personen en signaalgevers
    - Afdeling 1. Bevoegde personen
      - Artikel 3
      - Artikel 4
    - Afdeling 2. Signaalgevers
      - Artikel 5
  - Hoofdstuk 3. Regels voor het gebruik van de openbare weg
    - Afdeling 1. Algemeen
      - Artikel 6
      - Artikel 7
    - Afdeling 2. Snelheidsbeperkingen
      - Artikel 8
      - Artikel 9
      - Artikel 10
      - Artikel 11
      - Artikel 12
      - Artikel 13
    - Afdeling 3. Parkeren met beperkte parkeertijd, betalend parkeren en parkeren op voorbehouden plaatsen
      - Onderafdeling 1. Parkeren met beperkte parkeertijd
      - Artikel 15
      - Artikel 16
      - Artikel 17
      - Onderafdeling 2. Betalend parkeren
      - Artikel 18

        - Artikel 19
        - Artikel 20
        - Onderafdeling 3. Parkeren op voorbehouden plaatsen
        - Artikel 21
        - Artikel 22
        - Onderafdeling 4. Bijzondere bepalingen inzake parkeren
        - Artikel 23
        - Artikel 24
        - Onderafdeling 5. Model van de parkeerschijf en de gemeentelijke parkeerkaart
        - Artikel 25
        - Artikel 26
    - Afdeling 4. Gebruik autosnelwegen en autowegen
        - Artikel 27
        - Artikel 28
        - Artikel 29
- Hoofdstuk 4. Lading en massa’s van de voertuigen
    - Afdeling 1. Algemene voorschriften
        - Artikel 30
        - Artikel 31
    - Afdeling 2. Afmetingen van de lading
        - Artikel 32
        - Artikel 33
        - Artikel 34
        - Artikel 35
    - Afdeling 3. Signalisatie van de lading
        - Artikel 36
        - Artikel 37
    - Afdeling 4. Verlies van de lading
        - Artikel 38
    - Afdeling 5. Massa’s
        - Artikel 39
    - Afdeling 6. Immobilisatie van het voertuig
        - Artikel 40
- Hoofdstuk 5. Voorschriften ter bescherming van de weginfrastructuur
    - Artikel 41
    - Artikel 42
    - Artikel 43
    - Artikel 44
- Hoofdstuk 6. Bijzondere regels voor specifieke weggebruikers
    - Afdeling 1. Uitzonderlijk vervoer
        - Artikel 45
        - Artikel 46
    - Afdeling 2. Voertuigen voor toezicht, controle en onderhoud van het wegennet
        - Artikel 47
    - Afdeling 3. Prioritaire voertuigen en voertuigen van bevoegde personen
        - Artikel 48
        - Artikel 49
        - Artikel 50
    - Afdeling 4. Experimenten
        - Artikel 51
- Hoofdstuk 7. Verkeerstekens
    - Afdeling 1. Algemene bepalingen
        - Artikel 52

        - Artikel 53
        - Artikel 54
    - Afdeling 2. Signalisatie van werken en verkeersbelemmeringen
        - Artikel 55
        - Artikel 56
        - Artikel 57
- Hoofdstuk 8. Bijzondere bepalingen
    - Artikel 58
    - Artikel 59
    - Artikel 60
- Hoofdstuk 9. Slotbepalingen
    - Artikel 61 (opheffing)
    - Artikel 62 (inwerkingtreding)
    - Artikel 63 (uitvoeringsbepaling)

A. ALGEMENE TOELICHTING

Dit besluit moet gelezen worden in samenhang met het federaal verkeersreglement (koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg).

Het federaal verkeersreglementkwam tot stand na besprekingen in interfederale ambtelijke werkgroepen. Eerdere pogingen tot hervorming van de wegcodestrandden telkens omwille van discussies omtrent de verdeling van de bevoegdheden tussen de federale overheid en de gewesten.

In de huidige wegcode, waarvan de basis dateert van 1975, zitten de bevoegdheden vervlochten. Immers, op het ogenblik waarop de wegcode tot stand kwam, was nog geen sprake van enige bevoegdheidsverdeling. De enige manier om, ook ten aanzien van de weggebruiker, een duidelijke regeling tot stand te brengen, bestaat erin om de wegcode (het koninklijk besluit van 1 december 1975) integraal op te heffen en te vervangen door afzonderlijke reglementen. De weggebruiker zal in de toekomst rekening moeten houden met zowel het federaal verkeersreglement (dat de naam “Code van de openbare weg” zal dragen) en het regionale verkeersreglement, waarbij elk gewest een regeling treft voor de wegen op zijn grondgebied. Gelijktijdig met het Vlaams verkeersreglement zullen de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden aangepast (het “reglement van de wegbeheerder” - Ministerieel Besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de Verkeerstekens). Ook met deze reglementering zal een samenhangend geheel worden tot stand gebracht.

Tijdens de besprekingen in de interfederale werkgroepen, en ook bij het tot stand brengen van dit ontwerp, wordt uitgegaan van de bevoegdheidsverdeling in de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen van 8 augustus 1980 (hierna: BWHI). Waar de gewesten ook voor de Zesde Staatshervorming al over een aantal bevoegdheden ter zake beschikten, werden deze met de Zesde Staatshervorming nog verder uitgebreid. Een situatie waarbij zowel de federale overheid als de verschillende gewesten (uiteenlopende) wijzigingen blijven doorvoeren in hetzelfde koninklijk besluit van 1 december 1975 is dan ook niet langer houdbaar.

Het voorliggende ontwerp behelst geen globale vernieuwing maar bouwt in hoofdzaak voort op het koninklijk besluit van 1 december 1975 (de huidige wegcode). Het hoofddoel op dit ogenblik is om de bevoegdheidsverstrengeling ongedaan te maken. Nadien kunnen meer verregaande wijzigingen worden doorgevoerd.

De afspraak werd gemaakt, zowel in de ambtelijke werkgroep als tijdens het periodiek interfederaal overleg van de ministers van mobiliteit, om de vier reglementen gelijktijdig voor te leggen aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Opschrift

Ook al wordt getracht om met dit besluit zo nauw mogelijk aan te sluiten bij het federaal verkeersreglement, werd ervoor geopteerd om niet hetzelfde opschrift te gebruiken als de federale overheid. De titel ‘Code van de openbare weg’ is niet gekend bij de gemiddelde weggebruiker, in tegenstelling tot de term “verkeersreglement”.

Door gebruik te maken van de bewoordingen “Vlaams verkeersreglement” blijkt enerzijds duidelijk dat het om verkeersregels gaat en anderzijds om regels die gelden in het Vlaamse Gewest. Op die manier verschaft het opschrift onmiddellijk duidelijkheid over de bevoegde overheid en het territoriale toepassingsgebied.

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Afdeling 1. Toepassingsgebied

Artikel 1

Dit artikel bepaalt het toepassingsgebied van het Vlaams verkeersreglement. Het regelt het verkeer op de openbare weg en het gebruik ervan.

Ook al is het niet noodzakelijk om uitdrukkelijk te vermelden dat de regeling geldt “binnen het Vlaamse Gewest”, aangezien het Vlaamse Gewest enkel bevoegd is om een regeling te treffen binnen haar eigen grondgebied, wordt ervoor gekozen om deze toevoeging toch op te nemen omwille van de duidelijkheid. Op die manier weet de weggebruiker, die doorgaans niet vertrouwd is met de bevoegdheidsverdelende regels, waar de regeling geldt.

Spoorvoertuigen die van de openbare weg gebruik maken, vallen niet onder de toepassing van het Vlaams verkeersreglement. Zij blijven onderworpen aan het koninklijk besluit van 15 september 1976 houdende reglement op de politie van personenvervoer per tram, pre-metro, metro, autobus en autocar.

Afdeling 2. Definities

Artikel 2

Artikel 2 bevat een aantal definities die nuttig zijn voor een goede leesbaarheid en begrip van het Vlaams verkeersreglement.

De verwijzingen naar regelgeving spreken voor zich.

Gelet op de adviespraktijk van de Raad van State, dat het niet aangewezen is om federale definities te hernemen in gewestelijke regelgeving, wordt in het Vlaams verkeersreglement met een algemene verwijzing naar de betekenis van de begrippen uit het federaal verkeersreglement gewerkt (zie infra) en worden enkel de eigen definities in het kader van de gewestbevoegdheden opgenomen.

Gemeentelijke parkeerkaart

De regels inzake het parkeren behoren gedeeltelijk tot de bevoegdheid van de federale overheid en gedeeltelijk tot de bevoegdheid van de gewesten. De federale overheid is bevoegd voor de bepalingen inzake algemene politie. Het betreft meer bepaald de regel dat het verboden is om te parkeren op de parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap met uitzondering van de personen die houder zijn van een parkeerkaart voor persoon met een handicap (art. 21, 1°, j) van het federaal verkeersreglement).

De gewesten zijn dan weer bevoegd voor het parkeren met beperkte parkeertijd, het betalend parkeren en het parkeren op plaatsen voorbehouden aan houders van een gemeentelijke parkeerkaart (zie o.m. de arresten van het Grondwettelijk Hof van 27 mei 2010 en 28 maart 2013). In het Vlaamse Gewest worden de bevoegdheden inzake het parkeren in hoofdzaak uitgeoefend door de gemeenten. Het is dan ook essentieel dat een definitie van een gemeentelijke parkeerkaart wordt opgenomen. De mogelijkheden met (gemeentelijke) parkeerkaarten zijn eindeloos: autodelen, bewoners, bezoekers, (niet-)dringende medische zorg, tijdelijke parkeerkaart, bedrijven, aannemers, school, sport, religie,… De steden en gemeenten hebben zelf al verschillende doelgroepen bepaald waarvoor ze parkeerkaarten voorzien en wanneer al dan niet moet worden betaald.

Op dit ogenblik bevat het ministerieel besluit van 9 januari 2007 ‘betreffende de gemeentelijke parkeerkaart’ de reglementering i.v.m. deze kaart. Dit MB zal in de nasleep van de aangepaste verkeersreglementering up-to-date worden gebracht.

Taxi

In het aan de Raad van State voorgelegd ontwerp werd voor het begrip ‘taxi’ een verwijzing opgenomen naar artikel 2, 5°, van het decreet van 29 maart 2019 ‘betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer’.

Het federaal verkeersreglement bevat geen definitie van “taxi”. Het bleek niet mogelijk een definitie tot stand te brengen die werkbaar was in de drie gewesten. De gewesten zijn bevoegd voor “het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur” (art. 6, §1, X, 8°, BWHI). Elk gewest heeft deze vorm van vervoer op een andere wijze georganiseerd.

De definitie die door het Vlaamse Gewest werd voorgesteld (voertuigen voor het personenvervoer van personen onder dekking van een vergunning met een motorvoertuig dat maximaal negen personen, de chauffeur inbegrepen, kan vervoeren en integraal ter beschikking wordt gesteld van het publiek (en niet per plaats), en is bestuurd door een chauffeur naar een bestemming bepaald door de klant voor een bepaalde prijs die hoger is dan de kostprijs van de rit) was voor het Waalse Gewest niet aanvaardbaar. Wallonië wenst een andere definitie waarbij enkel “standplaatstaxi’s” als “taxi” worden beschouwd (voorstel van Waalse definitie: “service de taxi exploité au moyen d’un véhicule pourvu d’un taximètre ou d’un autre équipement agréer par le Gouvernement remplissant les mêmes fonctions et équipé d’un dispositif répétiteur fixé sur le toit”). Een regeling waarbij enkel deze beperkte categorie van voertuigen als “taxi” zou worden beschouwd is in het Vlaamse Gewest dan weer onmogelijk. In Vlaanderen kunnen de “diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer” verricht worden door voertuigen die aan de Waalse definitie van taxi beantwoorden maar ook door voertuigen die niet over de uiterlijke kenmerken van een taxi beschikken (zoals een teken van “taxi” op het dak van het voertuig). Het gaat hierbij bijvoorbeeld ook om voertuigen van het type “Uber”. Aangezien ook voor het vervoer met deze voertuigen aan alle Vlaamse regels moet worden voldaan (inzake vergunning end…) zou er, in Vlaanderen, geen enkele rechtvaardiging te geven zijn voor het feit dat deze voertuigen niet op dezelfde wijze zouden onderworpen zijn aan alle toepasselijke (federale en gewestelijke) regels.

Aangezien het onmogelijk bleek om een definitie tot stand te brengen die aanvaardbaar is in elk gewest, opteerde de federale overheid er voor om niet langer een definitie op te nemen in het federaal verkeersreglement. Om die reden bevatte het aan de Raad van State voorgelegd ontwerp van Vlaams verkeersreglement een definitie en ook inhoudelijke regels. Ingevolge het advies van de Raad (randnrs. 3.9.1 – 3.9.2 – 3.9.3) werden de inhoudelijke regels uit het ontwerp gehaald, waardoor ook de definitie van “taxi” niet langer wordt weerhouden.

Het laatste lid van artikel 2 bepaalt dat de “begrippen” in dit besluit dezelfde betekenis hebben als in het federaal verkeersreglement.

Er wordt verwezen naar “begrippen” en niet alleen naar “definities”, zoals opgenomen in artikel 2 van het federaal verkeersreglement. Op die manier zijn ook de verkeerstekens begrepen in de verwijzing. Een aantal definities zijn namelijk niet behouden in het federaal verkeersreglement omdat ze zich beperken tot het definiëren van een term die verwijst naar het verkeersteken. Voor de weggebruiker is het evenwel toch belangrijk dat het duidelijk is wat in het Vlaams verkeersreglement wordt bedoeld met bijvoorbeeld een erf, de bebouwde kom,... onder meer in het kader van de snelheidsbeperkingen. Om die reden is een ruime verwijzing naar het federaal verkeersreglement opgenomen door de overkoepelende term ‘begrippen’ te gebruiken.

Hoofdstuk 2. Bevoegde personen en signaalgevers

Afdeling 1. Bevoegde personen

Artikel 3

Dit artikel somt de gewestelijke bevoegde personen op die, “onverminderd de bevoegdheid van andere personen” bevoegd zijn om toezicht uit te oefenen op de naleving van dit reglement.

Aangezien de gewesten niet bevoegd zijn om de bevoegdheden te bepalen van de leden van de federale en de lokale politie (zie o.m. advies R.v.St. 50.372 van 4 juli 2012), worden deze personen opgenomen in het federaal verkeersreglement. Zij zullen uiteraard wel nog bevoegd zijn om toezicht uit te oefenen op de gewestelijke regels, vandaar de toevoeging in artikel 3 van de bewoordingen “onverminderd de bevoegdheid van andere personen”.

De veldwachters die zowel gewestelijke als federale bevoegdheden uitoefenen, worden zowel in het federaal als in het gewestelijk verkeersreglement opgenomen.

Artikel 3, 5°, werd aangepast aan de definitie van de ‘voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer’, zoals vervat in artikel 2 van het federaal verkeersreglement. Het gaat hierbij om het personeel van de interne exploitant, die overeenkomstig Verordening 1370/2007 zijn belast met een openbare dienstverplichting en die worden ingezet voor het geregeld openbaar vervoer van personen. Op heden is De Lijn aangesteld als interne exploitant op basis van een beslissing van de Vlaamse Regering van 11 december 2020 en dit conform artikel 34 van het Decreet Basisbereikbaarheid. Het is dan ook het personeel van De Lijn, dat belast is met een mandaat van gerechtelijke politie, dat toezichtsbevoegdheid heeft op de bepalingen in dit reglement en op enkele bepalingen uit het federaal verkeersreglement.

Ingevolge een vraag van de auditeur bij de Raad van State, werd beslist om de bepaling onder artikel 3, 7°, van het initiële ontwerp m.b.t. ‘de ambtenaren en beambten van de provinciale wegendiensten’ weg te laten uit het ontwerp.

Artikel 3, 10°, van het koninklijk besluit van 1 december 1975 betreft een achterhaalde en verouderde bepaling, zoals ook opgemerkt door de MORA tijdens informeel contact, zodat de formulering in artikel 3, 4°, met betrekking tot de personen van het Agentschap Natuur en Bos die bevoegd zijn om toezicht uit te oefenen op de naleving van dit verkeersreglement, werd geactualiseerd.

De overige formuleringen van artikel 3 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 werden volledig hernomen.

Artikel 4

De regels in het federaal verkeersreglement i.v.m. de bevelen van bevoegde personen gelden enkel voor de federale bevoegde personen. De federale overheid kan geen bevoegdheden verlenen aan gewestelijk personeel.

Het komt dan ook aan het Vlaamse Gewest toe om in het Vlaams verkeersreglement te bepalen dat de weggebruikers gevolg moeten geven aan de bevelen van de gewestelijke toezichthouders. Dit gebeurde bijvoorbeeld al eerder in artikel 16, tweede lid, 1°, van het decreet van 3 mei 2013 ‘betreffende bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’.

Ook de regels in het federaal verkeersreglement 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, §5) gelden enkel voor het federale toezichtspersoneel.

Specifieke regels inzake “bevelen van bevoegde personen” moeten, met het oog op de naleving van de gewestelijke regels, door de gewesten worden opgenomen in hun gewestelijke verkeersreglementen. Dit gebeurde voor het Vlaamse Gewest 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.

Om het voor de weggebruiker niet verwarrend te maken, bepaalt het Vlaams verkeersreglement dat de bevelen die de Vlaamse bevoegde personen kunnen geven dezelfde zijn als deze uit het federaal verkeersreglementen dat deze dezelfde betekenis hebben. Het gaat hierbij om de volgende (betekenis van) bevelen:

- de arm recht opgestoken. Dit betekent dat alle weggebruikers moeten stoppen. Wie zich reeds op het kruispunt bevindt, moet het zo snel mogelijk vrijmaken;
- de arm of de armen horizontaal uitgestrekt. Dit betekent dat de weggebruikers die naderen uit een richting die de arm of armen dwarsen, moeten stoppen;
- het heen en weer zwaaien met een rood licht. Dit betekent dat de weggebruikers naar wie het licht gericht is, moeten stoppen.

Afdeling 2. Signaalgevers

Artikel 5

Het federaal verkeersreglement bevat een regeling voor signaalgevers in het algemeen. Het gaat m.a.w. om bepalingen inzake

algemene politie op het wegverkeer waar de federale overheid bevoegd voor is.

Artikel 5, §2, van het federaal verkeersreglement bevat volgende opsomming van gevallen waarin de signaalgevers aanwijzingen mogen geven aan de weggebruikers:

- om de veiligheid te verzekering bij het oversteken of het begeleiden van kinderen te voet of per fiets, personen met een handicap of oudere personen;
- om de veiligheid te verzekeren van groepen weggebruikers tijdens hun tocht;
- om de veiligheid te verzekeren tijdens culturele, sportieve en toeristische evenementen;
- om de veiligheid te verzekeren tijdens wielerwedstrijden en niet gemotoriseerde sportwedstrijden- of competities.

Naast deze algemene regeling, kunnen de gewesten, op grond van hun eigen bevoegdheden (zoals inzake uitzonderlijk vervoer, of inzake “openbare werken”, of “gemeenschappelijk stads- en streekvervoer”...) bijzondere regels voor signaalgevers bepalen.

Artikel 5, §1, van het ontwerp bepaalt dat de weggebruikers gevolg moeten geven aan de aanwijzingen van “werfopzichters van het personeel van de werken op de openbare weg” en van de “verkeerscoördinators en de begeleiders van uitzonderlijke voertuigen”.

Er wordt voor geopteerd om de begrippen ‘begeleider’ en ‘verkeerscoördinator’ te hernemen aangezien deze worden gedefinieerd in het BVR van 20 december 2013 ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van uitzonderlijk vervoer’ en het op die manier duidelijk is voor de weggebruiker om welke specifieke signaalgevers het in dat geval gaat.

Signaalgevers dienen verplicht een retro-reflecterende veiligheidsvest te dragen met hun functie als opschrift op de voor-en achterkant. 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.

De signaalgevers kunnen de aanwijzingen vermeld in artikel 5, §4, 1° en 2° van het federaal verkeersreglement geven. Dit betekent dat de signaalgevers, met het oog op het verzekeren van een vlotte doorstroming en het veilig verkeer, het verkeer mogen stilleggen en/of het verkeer mogen omleiden via een andere reisweg. In dat geval maken de signaalgevers gebruik van een schijf waarop het verkeersbord C3 is afgebeeld of het rood licht waarbij het heen en weer zwaaien betekent dat de weggebruikers naar wie het licht gericht is, moeten stoppen (artikel 4, §2, 3° van het federaal verkeersreglement).

De bepaling zoals opgenomen in artikel 5, §4, tweede lid, van het federaal verkeersreglement (“zij mogen op plaatsen waar het verkeer geregeld wordt door verkeerslichten, op autowegen en op autosnelwegen en op de opritten en afritten ervan geen aanwijzingen geven”) wordt niet overgenomen voor wat betreft de Vlaamse signaalgevers. De bepaling dat op plaatsen waar het verkeer geregeld wordt door verkeerslichten, op autowegen en op autosnelwegen en op de op- en afritten ervan ze geen aanwijzingen zouden mogen geven, is moeilijk te verzoenen met de taak van de Vlaamse signaalgevers.

Zo voorziet bijvoorbeeld artikel 28 van het koninklijk besluit van 02 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen:

> “De verkeerscoördinator en de begeleiders zijn bevoegd om :
>
> 1° op kruispunten niet uitgerust met verkeerslichten, het verkeer uit de dwarsstraten stil te leggen;
>
> 2° op kruispunten uitgerust met verkeerslichten, het door een rood licht stil gelegde verkeer, blijvend staande te houden gedurende de tijd nodig opdat het konvooi het kruispunt kan ontruimen;
>
> 3° het tegenliggend, als in de rijrichting rijdend verkeer stil te leggen op de openbare wegen waar de toegelaten maximumsnelheid niet méér dan 70 km per uur bedraagt;
>
> 4° het achteropkomend verkeer dat in dezelfde richting rijdt als het uitzonderlijk voertuig te verhinderen om in te halen of voorbij te rijden.”

Evenmin nemen we een minimumleeftijd op in het Vlaams verkeersreglement, aangezien het uitgesloten is dat een werfopzichter, verkeerscoördinator of begeleider van uitzonderlijk vervoer, jonger zou zijn dan 18.

Hoofdstuk 3. Regels voor het gebruik van de openbare weg

Afdeling 1. Algemeen

Artikel 6

Artikel 6 bepaalt de hiërarchie van de bevelen, aanwijzingen, verkeerstekens en -regels.

In artikel 6 van het federaal verkeersreglement is in grote lijnen volgende hiërarchie opgenomen:

> 1° de bevelen van de bevoegde personen;

2° de verkeerslichten;

3° de aanwijzingen van de signaalgevers;

4° de verkeersborden en wegmarkeringen;

5° de verkeersregels bepaald zoals opgenomen in dit reglement.

De voormelde hiërarchie die in het federaal verkeersreglement is opgenomen, kan enkel gelden voor de regels die in dat reglement zijn opgenomen. Artikel 6 van het federaal verkeersreglement bepaalt dat de bevelen van de bevoegde personen (gegeven overeenkomstig art. 4) gelden boven de verkeerstekens en de verkeersregels “zoals opgenomen in dit reglement”. Hiermee is niet geregeld welke regels inzake hiërarchie gelden voor de gewestelijke bepalingen.

Het is dan ook essentieel dat het Vlaams verkeersreglement eveneens een regeling bevat inzake de hiërarchie van bevelen, aanwijzingen, verkeerstekens en –regels. Om voor de weggebruiker geen enkele verwarring te laten ontstaan, werd geopteerd dezelfde hiërarchie in te stellen als in het federaal verkeersreglement.

Artikel 7

Artikel 7, §3, van het federaal verkeersreglement luidt: “Het is verboden het verkeer te hinderen of onveilig te maken door voorwerpen, zwerfvuil of stoffen op de openbare weg te werpen, te plaatsen, achter te laten of te laten vallen, hetzij door er rook of stoom te verspreiden, hetzij door er enige belemmering aan te brengen”.

Artikel 7.4 van het koninklijk besluit van 1 december 1975: 7.4. (“De weggebruiker moet alle maatregelen treffen waardoor beschadiging van de weg kan vermeden worden. Hiertoe moeten de bestuurders, hetzij hun snelheid matigen of de lading van hun voertuig verminderen, hetzij een andere weg volgen”) wordt niet opgenomen in het federaal verkeersreglement omdat dit tot de bevoegdheid van de gewesten behoort. In het Verslag aan de Koning bij het federale KB is op dit vlak te lezen: “Het oude artikel 7.4 met betrekking tot het vermijden van beschadiging van de weg wordt niet langer behouden. Het betreft immers een regel gelinkt aan de infrastructuur en is bijgevolg een gewestelijke bevoegdheid.”

Artikel 7 van het ontwerp bepaalt algemeen dat het verboden is “om voorwerpen of stoffen op de openbare weg te werpen, te plaatsen, achter te laten of te laten vallen”.

Deze bepaling wordt ingegeven vanuit de bekommernis tot bescherming van de infrastructuur en kadert in de bevoegdheid van het gewest voor de wegen en hun aanhorigheden en het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis, welke ook de beheerder ervan zij (art. 6, §1, X, 1° en 2° bis BWHI).

Hieronder wordt ook onder meer artikel 81.3.1, 1° van het koninklijk besluit van 1 december 1975 begrepen, met name het verbod om op abnormale wijze olie of brandstoffen op de openbare weg te laten vallen. Dit kan immers leiden tot beschadiging van het wegdek of kan het wegdek nadelig beïnvloeden waardoor het ongeschikt wordt.

Afdeling 2. Snelheidsbeperkingen

De gewesten zijn bevoegd voor het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare weg, met uitzondering van de algemene snelheidsbeperkingen op de autosnelwegen, op grond van artikel 6, §1, XII, 1° BWHI.

Wegbeheerders kunnen steeds door middel van verkeerstekens een andere snelheidsbeperking toelaten of opleggen.

In elk geval blijven de lagere snelheidsbeperkingen volgens de aard van het voertuig (art. 12) van toepassing.

Bij informeel contact met de MORA werd de vraag gesteld om de snelheid op jaagpaden op te nemen in het Vlaams verkeersreglement. Op die vraag wordt momenteel niet ingegaan. Een dergelijke wijziging zou eventueel kunnen kaderen in een toekomstige, meer verregaande wijziging van het verkeersreglement.

Artikel 8

Het artikel legt de algemene snelheidsbeperkingen vast buiten de bebouwde kom.

De federale overheid is bevoegd om de algemene snelheidsbeperkingen in te voeren op de autosnelweg. Deze wordt vastgelegd op een maximumsnelheid van 120 km/u in artikel 24, §2, van het federaal verkeersreglement. Wanneer de gewesten, als wegbeheerder, van oordeel zijn dat op een bepaalde plaats een lagere snelheid aangewezen is, kunnen zij deze door middel van verkeersborden invoeren en dan geldt voor de weggebruiker uiteraard deze aangeduide snelheid.

Op de 2x2-wegen met een middenberm (of wegen met nog meer rijstroken en een middenberm) geldt eveneens een algemene snelheidsbeperking van 120 km/u.

Op de andere openbare wegen buiten de bebouwde kom geldt een algemene snelheidsbeperking van 70 km/u.

Beide snelheidslimieten blijven ongewijzigd behouden ten opzichte van het koninklijk besluit van 1 december 1975. Telkens kan de

wegbeheerder door middel van verkeersborden een andere snelheidsbeperking invoeren. In elk geval blijven de lagere snelheidsbeperkingen volgens de aard van het voertuig van toepassing. Dit volgt uit artikel 12.

Artikel 9

Binnen de bebouwde kom is de snelheid beperkt tot 50 km/u. Uiteraard kunnen wegbeheerders door middel van verkeerstekens een lagere of hogere snelheidsbeperking opleggen of toelaten. In elk geval blijven de lagere snelheidsbeperkingen volgens de aard van het voertuig (art. 12) van toepassing.

Artikel 10

Er geldt een algemene snelheidsbeperking van 30 km/u in fietszones, op de verhoogde inrichtingen en op de voorbehouden wegen.

Ook deze snelheidsbeperkingen zijn overgenomen uit het koninklijk besluit van 1 december 1975.

De nieuwe formulering stelt duidelijk dat er een snelheidslimiet van 30 km/u geldt binnen de fietszone. Dit in tegenstelling tot de bepaling die de wetgever in 2012 met het artikel 22novies in het koninklijk besluit van 1 december 1975 heeft ingevoerd ("… De snelheid mag in een fietsstraat nooit hoger liggen dan 30 kilometer per uur."). De snelheidslimiet werd omwille van de formulering niet door iedereen op een eenduidige manier geïnterpreteerd. Voor sommigen leek het alsof de wegbeheerder nog steeds een zone 30 binnen de fietszone moest afbakenen om de snelheidslimiet te laten gelden. De nieuwe formulering neemt alle verwarring weg.

Over de snelheidslimiet op de verhoogde inrichtingen stelt het Verslag aan de Koning bij het federaal verkeersreglement: "De snelheid van 30 km/u wordt niet langer behouden omdat deze snelheidsbeperking een regionale bevoegdheid is." We hernemen deze snelheidsbeperking in het Vlaams verkeersreglement. De verhoogde inrichtingen heeft de betekenis zoals vermeld in het federaal verkeersreglement: "een verhoogde aanleg die dwars op de openbare weg is aangebracht en die bestemd is om de snelheid te matigen".

Deze verhoogde inrichtingen zijn langs de openbare weg aangeduid door de verkeersborden A14 (en F87), behalve op plaatsen waar al een snelheidslimiet van 30 km/u of minder geldt. Wanneer wegbeheerders verkeersborden A14 of F87 moeten aanbrengen wordt beschreven in het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens (hierna: het reglement van de wegbeheerder).

Het artikel verwijst niet langer naar de signalisatie (A14 en F87) die in het bestaande artikel 22ter.1. van het koninklijk besluit van 1 december 1975 wel was opgenomen. Die verwijzing maakt het onnodig complex. De verwijzing naar de signalisatie werd destijds gemaakt om te duiden op de verhoogde inrichtingen aangelegd overeenkomstig het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 tot bepaling van de vereisten voor de aanleg van verhoogde inrichtingen op de openbare weg en van de technische voorschriften waaraan deze moeten voldoen. Het KB 9/10/1998 is er oorspronkelijk gekomen om paal en perk te stellen aan de wildgroei van (onveilige) verkeersdrempels die schade toebrachten aan voertuigen van weggebruikers. Zoals de bijhorende ministeriële omzendbrief van 3 mei 2002 betreffende de verhoogde inrichtingen het stelt: "Slechts na langdurige besprekingen, vooral in de parlementaire commissie, zijn de maatregelen van 1998 ingevoerd. Ze hergroepeerden de aanlegvereisten van de inrichtingen die tot doel hebben de snelheid te beperken tot 30 km per uur, onder de benaming "verhoogde inrichtingen".

Waar er een verkeersdrempel of een verkeersplateau wordt aangelegd, moet er dus van worden uitgegaan dat deze altijd moet voldoen aan de vereisten opgelegd bij het KB 9/10/1998 en tot doel heeft de snelheid te beperken tot 30 km/uur.

Dat weggebruikers de verhoogde inrichtingen met de nodige voorzichtigheid moeten naderen, mag al blijken uit de algemene voorzichtigheidsplicht in artikel 7 van het federaal verkeersreglement: "§1. Elke weggebruiker moet zich te allen tijde zo gedragen dat hij geen gevaar of hinder veroorzaakt voor de andere weggebruikers. Elke weggebruiker moet zijn gedrag aanpassen aan de plaatsgesteldheid en de belemmering ervan, de verkeersdichtheid, het zicht, de staat van de weg, de weersomstandigheden, de aard, de staat en de lading van zijn voertuig en de aanwezigheid van andere weggebruikers".

Op de voorbehouden wegen – afgebakend door de verkeersborden R9 en R11 – geldt een algemene snelheidsbeperking van 30 km/u. Ook deze limiet is ongewijzigd overgenomen uit het koninklijk besluit van 1 december 1975, resp. uit de artikelen 22quinquies.4. en 22octies.3.

Artikel 11

Artikel 11 bepaalt waar de snelheid beperkt is tot stapvoets rijden.

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 het koninklijk besluit van 1 december 1975 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 het koninklijk besluit van 1 december 1975, niet werd hernomen in het federaal verkeersreglement. In het Verslag aan de Koning bij art. 10 van het federaal verkeersreglement wordt ook uitdrukkelijk opgenomen dat de gewesten bevoegd zijn, evenals bij de bespreking van het niet langer opgenomen art. 22ter van het koninklijk besluit van 1 december 1975.

In voetgangerszones, school- en speelstraten geldt vandaag al dat bestuurders maximaal stapvoets mogen rijden. In erven geldt er overeenkomstig artikel 22bis.3° van de huidige wegcode een snelheidsbeperking van 20 km/u. In het Vlaams verkeersreglement brengen we deze limiet ook terug tot stapvoets.

Het federaal verkeersreglement trekt de regels voor erven, voetgangerszones, school- en speelstraten grotendeels gelijk:

- bestuurders die er rijden, moeten voorrang verlenen aan de voetgangers en er zo nodig voor stoppen;
- voetgangers mogen er de volledige breedte van de openbare weg gebruiken;
- het spelen is er toegelaten op de ganse breedte van de openbare weg (uitz. schoolstraat);
- voetgangers mogen er het verkeer niet nodeloos belemmeren. Als bestuurders weliswaar traag (stapvoets) komen aangereden, is er voldoende tijd voor voetgangers om dat op te merken en uit de weg te gaan.

Het verschil tussen de concepten is in het federaal verkeersreglement eerder beperkt:

- in erven geldt er geen toegangsbeperking, waar dat bij de andere concepten wel het geval is. Het erf heeft dan weliswaar geen strikte toegangsbeperking, maar de regeling zal doorgaand verkeer in de praktijk wel ontmoedigen;
- speel- en schoolstraten zijn tijdelijke of periodieke fenomenen.

Rekening houdende met de federale verkeersregels zijn voetgangers in erven, voetgangerszones, school- en speelstraten het uitgangspunt, zij geven het ‘ritme’ aan. Andere bestuurders zijn ‘te gast’ en passen zich aan. In die zin is het logisch om in het regionale verkeersreglement de snelheidslimiet van het erf ook aan te passen van 20 km/u naar stapvoets.

Het Vlaams verkeersreglement definieert niet in absolute cijfers hoeveel km/u stapvoets precies inhoudt. Dat is ook niet de bedoeling. De term stapvoets is wellicht ontstaan in de tijd van vervoer per paard (stappen, draf, galop), maar duidt vandaag eerder op een snelheid op maat van de voetganger. Het geeft weer dat de ‘stapper’ (cfr. STOP-principe) de referentie is. Het is een snelheid ‘op mensenmaat’.

De voetganger kan langzaam stappen aan bijvoorbeeld 3 km per uur, maar een geoefend hardloper – die eveneens voetganger is – kan snelheden van meer dan 10 km/u halen. Het begrip kan dus breed geïnterpreteerd worden. De exacte snelheden zijn hier ondergeschikt aan het rijgedrag aangepast aan de omstandigheden en de (te verwachten) aanwezigheid van voetgangers en spelende kinderen op de weg.

Handhaving op deze snelheidslimiet is bijvoorbeeld mogelijk zonder dat de effectief gereden snelheid wordt gemeten. Wanneer politieagenten op het terrein visueel vaststellen dat de snelheid van een bestuurder merkelijk hoger ligt dan de snelheid waarmee de voetgangers er zich verplaatsen, wordt de overtreding vastgesteld.

Stapvoets betreft een zodanig lage snelheid die toelaat om in alle omstandigheden tijdig te stoppen voor hindernissen die kunnen worden voorzien. Denk in deze context in het bijzonder aan plots overstekende kinderen.

In deze ‘zones’ waar de voetganger centraal staat is langzaam rijden alleen niet voldoende. Stapvoets rijden veronderstelt bijkomend een bijzonder alert rijgedrag (van fietsers, bestuurders van speed pedelecs, autobestuurders, etc.), waardoor de reactietijd/-afstand tot een absoluut minimum wordt beperkt.

De reactieafstand, i.e. de afstand die het voertuig aflegt alvorens de bestuurder begint te remmen, heeft een belangrijk aandeel in de uiteindelijke stopafstand. Zo zal een autobestuurder bijvoorbeeld bij een gereden snelheid van 14 km/u en een normale reactietijd van 1 seconde, op een droog wegdek ongeveer 4 meter afleggen alvorens hij het rempedaal indrukt (de reactieafstand). De remafstand bedraagt dan ongeveer 1 m. Het is pas na ongeveer 5 meter dat de auto werkelijk zal stilstaan.

Bij informeel contact met de MORA is de vraag gesteld om de voorwaarden en inrichtingsprincipes voor erven te verankeren in het reglement van de wegbeheerder.

Pas na goedkeuring van dit Vlaams Verkeersreglement en het federaal verkeersreglement, staan andere wetgevende werkzaamheden gepland zoals onder andere het reglement van de wegbeheerder, die gelijktijdig in werking zal treden met het Vlaams Verkeersreglement.

Bestuurders mogen ook maximaal stapvoets rijden wanneer ze een voetganger voorbijrijden en ze de minimumafstand tegenover de voetganger niet kunnen naleven. Art. 34, §2, eerste en tweede lid, van het federaal verkeersreglement bepaalt een minimale zijdelingse afstand tussen het voertuig en de voetgangers (“De bestuurder moet een zijdelingse afstand van ten minste 1m laten tussen zijn voertuig en de voetgangers. Buiten de bebouwde kommen bedraagt die zijdelingse afstand ten minste 1,50 m.”). Indien deze minimale afstand niet nageleefd kan worden, moeten bestuurders aanzienlijk vertragen om de voetganger voorbij te rijden. Een voorzichtig rijgedrag in die situatie veronderstelt dat de bestuurder de voetgangers stapvoets passeert. De omstandigheden kunnen uiteraard ook maken dat het nodig is dat de bestuurder stopt en het voorbijrijden uitstelt tot het veilig kan (art. 34, §2, derde lid, van het federaal verkeersreglement: “Indien deze minimumafstand niet nageleefd kan worden, moet de bestuurder vertragen om de voetganger voorbij te rijden en zo nodig moet hij stoppen.”). De algemene voorzichtigheidsplicht geldt te allen tijde.

Dit artikel bundelt de snelheidslimieten opgenomen in de artikelen 40.6. en 40.7. (laatste lid) van het koninklijk besluit van 1 december 1975. Beide bepalingen leggen een “stapvoetse”-beperking op bij het voorbijrijden van een voetganger wanneer vastgelegde

minimumafstanden niet kunnen worden nageleefd.

Artikel 12

Artikel 12 legt de snelheidslimieten vast volgens de aard van het voertuig. Deze bepaling is sterk vereenvoudigd in vergelijking met het bestaande art.11.3. van het koninklijk besluit van 1 december 1975. Logische regels moeten weggebruikers toelaten ze beter te kunnen begrijpen, onthouden en toepassen.

Met de aanpassing van de snelheidslimieten kiezen we voor een duidelijke en eenduidige maximumsnelheid voor bepaalde voertuigen. Een maximumsnelheid die los staat van de weg waarop deze voertuigen rijden.

Zo wordt de snelheidslimiet volgens de aard van het voertuig voorzien in het federaal verkeersreglement overgenomen (zie art. 24 i.v.m. de autosnelwegen). Namelijk 100 km/u voor de autocars met een snelheidsbegrenzer en uitgerust met veiligheidsgordels en 90 km voor de andere zware voertuigen.

Vanuit overwegingen van verkeersveiligheid (o.a. minder inhaalmanoeuvres), milieu en vlotheid van het verkeer worden snelheidsverschillen tussen voertuigen zo veel mogelijk beperkt.

Wanneer op bepaalde wegen een lagere snelheid opgelegd moet worden aan zwaardere voertuigen, dan kan dat alsnog door een verkeersbord C43 met onderbord (bijv. “+3,5 t.”). Dit is een overweging die de wegbeheerder moet maken, rekening houdende met de plaatselijke omstandigheden. Dit kan de naleving ten goede komen:

- de snelheidslimiet wordt gezet rekening houdende met de plaatselijke omstandigheden;
- de snelheidslimiet opgelegd door het verkeersbord C43 laat geen enkele twijfel bestaan over de geldende snelheidslimiet die geldt voor bepaalde voertuigen – noch bij de bestuurder van het zware voertuig, noch bij andere bestuurders die geconfronteerd worden met een zwaar voertuig dat tegen een lagere snelheid rijdt.

Ook de snelheidslimieten voor gemotoriseerde voortbewegingstoestellen worden aan dit artikel toegevoegd. Deze komen overeen met de door de constructie bepaalde maximumsnelheid vastgelegd in het federaal verkeersreglement.

De snelheidslimieten volgens de aard van het voertuig gelden altijd, tenzij de andere artikelen van dit besluit of verkeersborden een lagere snelheidsbeperking opleggen. Zo mogen binnen een zone 30 alle bestuurders maximaal 30 km/u rijden.

Paragraaf 2 bepaalt enerzijds de snelheidslimiet voor voertuigen die overeenkomstig artikel 40, §4, van het federaal verkeersreglementgebruik maken van de nood- of hulpkoppeling.

Artikel 40, §4, van het federaal verkeersreglement luidt als volgt:

“§4. Mogen slechts door de bestuurders van auto’s worden gebruikt in geval van overmacht en uitsluitend om het voertuig tot op de plaats van herstelling te brengen:

1° de hulpkoppeling alleen voor een aanhangwagen of de bevestiging ervan niet meer de vereiste veiligheid biedt:

2° de noodkoppeling voor een auto of een vierwieler met motor die zich niet meer op eigen kracht kunnen verplaatsen of dit niet alle veiligheidswaarborgen bieden.”

Deze snelheidsbeperking was vroeger opgenomen in artikel 49.5 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 maar werd niet overgenomen in het federaal verkeersreglement aangezien deze snelheidsbeperking een regionale bevoegdheid is.

Anderzijds is in paragraaf 2 ook de snelheidsbeperking uit artikel 49.2. van het koninklijk besluit van 1 december 1975 opgenomen. Artikel 40, §2, van het federaal verkeersreglement bevat meer uitzonderingen dan artikel 49.2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975, met name:

- slepen van kermisvoertuigen, woonwagens inbegrepen;
- slepen van voertuigen die door aannemers van werken worden gebruikt en rijden hetzij tussen hun standplaats en de werf, hetzij van de ene werf naar de andere;
- slepen van landbouwvoertuigen die rijden binnen een straal van 25 km van de hoeve;
- toeristische miniatuurtreinslepen mits de exploitatie ervan, door de gemeenteoverheid als “openbare ontspanning” wordt toegelaten en zij voldoen aan de voorschriften van de gemeentelijke machtiging;
- slepen van publiciteitsmaterieel;
- slepen van folkloristische voertuigen;
- slepen van voertuigen van de politie van de krijgsmacht indien onverenigbaar met de aard of met de tijdelijke of vaste aanwending van het voertuig.

De totale lengte van voormelde slepen mag niet meer dan 25 m bedragen, behalve voor de voertuigen van de krijgsmacht.

Om deze bepaling niet telkens te moeten aanpassen als de federale overheid bijkomende uitzonderingen opneemt, wordt met een verwijzing naar het federaal verkeersreglementgewerkt.

Artikel 13

Het artikel 13 bepaalt de maximumsnelheid waarmee motorrijders mogen ‘filefilteren’.

Het komt aan de gewesten toe om, voor wat betreft de openbare wegen die geen autosnelweg zijn, vast te leggen:

- welke de maximale snelheid is waarmee motorfietsers tussen twee rijstroken mogen rijden,
- wat het maximale snelheidsverschil is met de voertuigen die zich in de file bevinden.

Uiteraard moeten de motorrijders daarbij steeds rekening houden met eventuele andere geldende snelheidslimieten, bijvoorbeeld opgelegd door verkeerstekens.

Afdeling 3. Parkeren met beperkte parkeertijd, betalend parkeren en parkeren op voorbehouden plaatsen

De gewesten zijn bevoegd voor het parkeren met beperkte parkeertijd, het betalend parkeren en het parkeren op plaatsen voorbehouden aan houders van een gemeentelijke parkeerkaart (zie o.m. de arresten van het Grondwettelijk Hof van 27 mei 2010 en 28 maart 2013). De gehele regeling van artikel 27, 27ter tot en met artikel 27quinquies van het koninklijk besluit van 1 december 1975 behoort dan ook tot de bevoegdheid van de gewesten en wordt in deze afdeling hernomen in het Vlaams verkeersreglement.

Ook al is de federale overheid niet langer bevoegd voor deze bijzondere vormen van parkeren, dan is het wel noodzakelijk dat in het federaal verkeersreglement verkeerstekens worden opgenomen om de wegbeheerders toe te laten een verkeersregeling in te voeren. Het komt immers aan de federale overheid toe om de betekenis van de verkeerstekens te bepalen. De definities van de verkeerstekens worden in het federaal verkeersreglement opgenomen. Zo bevat teken P.35 (bijlage 1 bij het federaal verkeersreglement) een aantal voorbeelden van symbolen en opschriften die kunnen worden gebruikt om een parkeerregeling voor houders van een parkeerkaart uit te werken. De reglementering laat ruimte voor de gewesten om met eigen parkeerkaarten en -opschriften te werken.

Onderafdeling 1. Parkeren met beperkte parkeertijd

Artikel 14

Artikel 14 legt vast waar en wanneer de beperkte parkeertijd, de zgn. blauwe zone van toepassing is.

Het kan gaan om plaatsen aangeduid door middel van gewone, niet-zonale borden van het type E9, i.e. de plaatsen waar de blauwe zonereglementering geldt. De plaatsen kunnen ook deel uitmaken van een ruimere blauwe zone, die afgebakend is door verkeersborden E9 met zonale geldigheid. De regeling geldt dan in gans de afgebakende zone.

Het tweede lid bepaalt wanneer de beperkte parkeertijd in de regel van toepassing is. Door middel van signalisatie kunnen wegbeheerders hiervan afwijken.

De beperkte parkeertijd geldt bij algemene regel op werkdagen.

Het koninklijk besluit van 1 december 1975 bevat geen definitie van het begrip ‘werkdag’. Dit is evenwel belangrijk voor de interpretatie van de bepalingen met betrekking tot het parkeren met beperkte parkeertijd. Door een wijziging in de definitie van het begrip ‘werkdag’ in het Burgerlijk Wetboek – waardoor zaterdag hier niet meer onder viel – rezen er verschillende vragen naar de doorwerking van deze wijziging in de bepalingen met betrekking tot het parkeren met beperkte parkeertijd. Om onduidelijkheden in de praktijk hieromtrent weg te werken, wordt ervoor geopteerd een eenduidige beschrijving voor het begrip ‘werkdag’ op te nemen.

Overeenkomstig deze beschrijving gaat het om elke dag uitgezonderd zondag en de wettelijke feestdagen zoals vermeld in artikel 1, eerste lid, van het KB van 18 april 1974:

- Nieuwjaarsdag (1 januari);
- Paasmaandag (variabel);
- Feest van de Arbeid (1 mei);
- Onze-Lieve-Heer Hemelvaart (variabel);
- Pinkstermaandag (variabel);
- Nationale Feestdag (21 juli);
- Onze-Lieve-Vrouw Hemelvaart (15 augustus);
- Allerheiligen (1 november);
- Wapenstilstand (11 november);
- Kerstmis (25 december).

Artikel 15

Dit artikel legt concreet vast wat de blauwe zone(reglementering) inhoudt: gaande van het gebruik van de parkeerschijf tot wanneer de parkeerplaats te verlaten.

Wanneer de beperkte parkeertijd geldt, moet er op de geparkeerde voertuigen een parkeerschijf aangebracht zijn.

Artikel 25 regelt het model van deze parkeerschijf.

De tweede paragraaf verduidelijkt hoe de parkeerschijf te gebruiken. Als de beperkte parkeertijd geldt, plaatst de bestuurder de pijl van de parkeerschijf op het streepje dat volgt op het tijdstip van aankomst. Indien een bestuurder toekomt met zijn voertuig om 9u05, dan mag de pijl van de parkeerschijf geplaatst worden op het streepje van 9u30. Komt een bestuurder toe om 9u55, dan dient de parkeerschijf op aankomstuur 10u te worden gezet.

In de praktijk bestaan er vragen over wat een bestuurder moet doen wanneer hij toekomt buiten de periode dat de beperkte parkeertijd geldt en het voertuig blijft staan tot het moment dat de blauwe zoneregeling weer begint. Blijft het voertuig geparkeerd en gaat de beperkte parkeertijd bijvoorbeeld de volgende werkdag weer in voege, dan moet er op dat moment op het voertuig een parkeerschijf zijn aangebracht. De pijl van de schijf staat dan op het streepje dat overeenkomt met het begin van de beperkte parkeertijd. Bij algemene regel geldt er dan nog een maximum vergunde parkeerduur van twee uren.

Een concreet voorbeeld waarin de algemene regels van de beperkte parkeertijd gelden (maximaal 2u. op de werkdagen, van 9u tot 18u): een bestuurder komt toe om 19u en parkeert de wagen tot de volgende werkdag. Op zich hoeft de bestuurder geen parkeerschijf te leggen. Blijft de wagen echter staan na 9u de volgende werkdag, dan moet er wel een parkeerschijf op het voertuig liggen. De pijl van de schijf staat dan om 9u. De wagen moet de parkeerplaats uiterlijk om 11u hebben verlaten.

Onjuiste aanduidingen op de parkeerschijf zijn niet toegelaten. Bestuurders moeten de pijl van de parkeerschijf correct plaatsen. Het is bijvoorbeeld ook niet toegelaten om de aanduidingen op de schijf te wijzigen zonder het voertuig te verplaatsen.

Paragraaf drie bepaalt dat het voertuig niet langer op de parkeerplaats mag blijven staan dan de vergunde parkeerduur. Met andere woorden, als de algemene regels gelden (maximaal 2u op de werkdagen, van 9u tot 18u) en komt de bestuurder toe om 10u10 dan staat de pijl van de parkeerschijf op 10u30u en kan de bestuurder parkeren tot uiterlijk 12u30.

Artikel 16

Wegbeheerders kunnen door middel van signalisatie een bijzondere parkeerregeling voorzien voor houders van een gemeentelijke parkeerkaart. Voor deze personen, bijvoorbeeld bewoners, is de beperkte parkeertijd dan niet van toepassing.

De gemeentelijke parkeerkaart moet duidelijk zichtbaar zijn op het voertuig. Dit laatste geldt niet wanneer de gemeente gebruik maakt van een elektronisch toezichtsysteem op basis van het kenteken van het voertuig (artikel 23).

Paragraaf 2 bevat een algemene uitzondering op de regels met betrekking tot de beperkte parkeertijd voor de voertuigen die worden gebruikt door personen met een handicap, wanneer een parkeerkaart voor personen met een handicap of het daarmee gelijkgesteld document is aangebracht. De parkeerkaart leggen is overbodig, wanneer de gemeente gebruik maakt van een elektronisch toezichtsysteem op basis van het kenteken van het voertuig (artikel 23).

Dat de blauwe zone(reglementering) niet geldt voor personen met een handicap, neemt niet weg dat wegbeheerders door signalisatie parkeerplaatsen kunnen voorbehouden voor personen met een handicap, waarbij toch een tijdsbeperking (bijv. “30 min”) is voorzien. Bijvoorbeeld op plaatsen waar de parkeerdruk hoog is en de persoon met een handicap slechts voor korte tijd aanwezig moet zijn.

Een bijzondere parkeerregeling invoeren voor personen die beschikken over een parkeerkaart voor personen met een handicap behoort tot de bevoegdheid van de gewesten. De federale overheid levert deze parkeerkaarten af. In het federaal verkeersreglement wordt hiertoe een delegatie verleend aan de minister van Sociale Zekerheid. Het federaal verkeersreglement bepaalt ook dat het document dat in een ander land door de bevoegde overheid van dat land aan personen met een handicap wordt afgeleverd, wordt gelijkgesteld met de Belgische parkeerkaart. Wanneer in het Vlaams verkeersreglement sprake is van “het daarmee gelijkgesteld document” wordt het buitenlandse document bedoeld dat door de federale overheid wordt gelijkgesteld. Dit geldt voor alle bepalingen in afdeling 3 van dit besluit.

Het ontwerp bepaalt op welke wijze de parkeerkaart voor personen met een handicap of het daarmee gelijkgesteld document moet worden gebruikt. Er wordt bepaald dat de parkeerkaart duidelijk zichtbaar op de binnenkant van de voorruit of, als er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van het voertuig moet worden aangebracht en dat deze kaart alleen mag worden gebruikt wanneer de titularis er van wordt vervoerd in het voertuig dat wordt geparkeerd of wanneer hij zelf dat voertuig bestuurt.

Het regelen op welke wijze de parkeerkaart voor personen met een handicap moet worden gebruikt behoort tot de bevoegdheid van het gewest. Het gewest kan ook toezicht uitoefenen op de naleving van de geregionaliseerde bepalingen inzake parkeren met beperkte parkeertijd. Op dezelfde wijze als het gewest kan bepalen op welke wijze de parkeerschijf moet worden gebruikt, kan worden geregeld op welke wijze de parkeerkaart voor personen met een handicap die de parkeerschijf vervangt, moet worden gebruikt. Dit principe geldt op dezelfde wijze bij de bepalingen inzake het betalend parkeren en het parkeren op voorbehouden plaatsen.

De bepaling dat de beperkte parkeertijd niet van toepassing is voor de voertuigen die geparkeerd staan voor de inrit vaneigendommen waarop het kenteken van het voertuig leesbaar is aangebracht, werd overgenomen in paragraaf 3.

Artikel 17

Dit artikel bevat een algemene beperking van het langdurig parkeren op de openbare weg voor bepaalde voertuigen. De regel geldt dus niet alleen op de rijbaan, maar bijvoorbeeld ook op een berm.

De regels zijn ongewijzigd overgenomen uit het koninklijk besluit van 1 december 1975.

In punt 2° zijn het enkel de vermelde verkeersborden E9 (parkeren toegelaten) of E9 met een onderbord (bijv. met het symbool van vrachtauto – P.10 in het federaal verkeersreglement) die in een uitzondering kunnen voorzien waardoor voertuigen met een MTM +7,5t. langer dan 8 uur kunnen parkeren binnen de bebouwde kom.

Uit informeel contact met de MORA is de vraag gekomen om de toegelaten parkeertijd voor voertuigen MTM +7,5t binnen de bebouwde kom op te trekken van 8 uur naar 11 of 12 uur. Na overleg met de Taskforce Verkeersveiligheid is ervoor geopteerd om dit toch te behouden omwille van veiligheidsoverwegingen en met het oog op een goede leefkwaliteit.

Reclamevoertuigen zijn onderworpen aan een beperkte parkeertijd van maximaal drie achtereenvolgende uren. Er wordt voor geopteerd om het begrip ‘reclamevoertuigen’ niet nader te definiëren. De invulling van dit begrip is namelijk niet afhankelijk van objectieve criteria maar van de concrete feitelijke omstandigheden. Niet alleen voertuigen die specifiek ontworpen zijn en enkel aangewend worden voor publicitaire doeleinden kunnen onder dit begrip vallen, maar ook gewone voertuigen – die ontworpen en bestemd zijn als transportmiddel – afhankelijk van de concrete omstandigheden. Hieronder vallen bijvoorbeeld voertuigen die door firma’s bewust strategisch op bruggen boven autosnelwegen worden geplaatst, waarbij het voertuig onmiskenbaar wordt aangewend voor publicitaire doeleinden. Mogelijke indicaties van een reclamevoertuig: strategische plaatsing van het voertuig, voertuig met attributen, publicitair hoofddoel, het wordt niet gebruikt voor het vervoer van goederen en personen,...

Onderafdeling 2. Betalend parkeren

Artikel 18

Artikel 18 legt vast waar het betalend parkeren toepassing van toepassing is.

Een parkeermeter of -automaat staat gelijk met een verkeersbord en is uit zichzelf bindend. Staat er dus een parkeermeter ter hoogte van een parkeerplaats dan geldt op die plaats het betalend parkeren, zonder dat een verkeersbord het betalend parkeren moet signaleren.

Gaat het om meerdere parkeerplaatsen waar het betalend parkeren geldt, dan zullen er wel steeds verkeersborden staan om de regeling aan te duiden. De plaatsen kunnen ook deel uitmaken van een ruimere zone betalend parkeren die afgebakend is door verkeersborden E9+M23 met zonale geldigheid. De regeling geldt dan in gans de afgebakende zone.

Artikel 19

Het betalend parkeren gebeurt op de wijze en onder de voorwaarden die op de parkeermeter of parkeerautomaat zijn vermeld. Het gaat bijv. om de geldende tarieven, eventuele uitzonderingen op het betalend parkeren, etc.

Als de parkeermeter of -automaat buiten gebruik is leggen de bestuurders de parkeerschijf. Er is dus geen verplichting om eerst op zoek te gaan naar een andere parkeermeter of -automaat die wel werkt. Dit is immers niet voor iedereen vanzelfsprekend (bijv. personen die moeilijk te been zijn), zeker niet wanneer de automaten minder talrijk aanwezig zijn in het straatbeeld. Qua alternatieve betaalmiddelen (SMS/app) dient er ook rekening gehouden te worden met personen die ofwel geen gsm of smartphone (bij) hebben ofwel minder digitaal vaardig zijn. Wanneer een gemeente verwacht dat er betaald wordt, is de verwachting van bestuurders dat de automaat werkt.

Als meerdere motorfietsen binnen een afgebakend parkeervak bedoeld voor één auto (dus geen parkeerstrook) parkeren, hoeft voor dat parkeervak slechts één keer te worden betaald. Deze bepaling biedt enkel zekerheid aan motorfietsers die samen toekomen en vertrekken. Indien er reeds een motorfiets geparkeerd staat, dan kan een tweede motorfietser niet altijd weten of de eerste effectief heeft betaald en hoe lang de eerste motorfiets mag parkeren (bijv. betaling via app/SMS). Indien de tweede motorfietser beslist om zelf niet te betalen en de eerste motorfietser vertrekt vroeger, dan kan de tweede motorfietser zich niet langer op deze bepaling beroepen.

Paragraaf 2 maakt het mogelijk dat het betalend parkeren op andere wijzen en onder andere voorwaarden moet plaatsvinden, welke via signalisatie kenbaar worden gemaakt aan de weggebruikers.

Artikel 20

Wegbeheerders kunnen door middel van signalisatie een bijzondere parkeerregeling voorzien voor houders van een gemeentelijke parkeerkaart. Voor deze personen is het betalend parkeren dan bijvoorbeeld niet van toepassing.

Met paragraaf 2 voorzien we expliciet in de mogelijkheid dat wegbeheerders door middel van signalisatie een bijzondere parkeerregeling kunnen voorzien voor voertuigen die worden gebruikt door personen met een handicap. In tegenstelling tot de blauwe zone(reglementering), geldt er vooralsnog geen algemene uitzondering op het betalend parkeren voor deze voertuigen.

Zowel de gemeentelijke parkeerkaart als de parkeerkaart voor personen met een handicap, moeten duidelijk zichtbaar zijn op het voertuig. Dit laatste geldt niet wanneer de gemeente gebruik maakt van een elektronisch toezichtsysteem op basis van het kenteken van het voertuig (artikel 23).

Onderafdeling 3. Parkeren op voorbehouden plaatsen

Artikel 21

Artikel 21 regelt het parkeren op de voorbehouden parkeerplaatsen. Het betreft de parkeerplaatsen voorbehouden voor voertuigen gebruikt door personen met een gemeentelijke parkeerkaart (bewoners, autodelen,…) of met een parkeerkaart voor personen met een handicap of het daarmee gelijkgesteld document.

Het symbool P35 in bijlage 1 bij het federaal verkeersreglement verwijst naar de “voertuigen die gebruikt worden door personen met een parkeerkaart, bijvoorbeeld voor:

- personen met een handicap;
- deelvoertuigen;
- bewoners”.

Artikel 22

Bij het parkeren op een voorbehouden parkeerplaats moet de parkeerkaart duidelijk zichtbaar zijn op het voertuig. Dit laatste geldt niet wanneer de gemeente gebruik maakt van een elektronisch toezichtsysteem op basis van het kenteken van het voertuig (artikel 23).

Het federaal verkeersreglement bevat de algemene regel dat het verboden is om te parkeren op de parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap met uitzondering van de personen die houder zijn van een parkeerkaart voor persoon met een handicap (art. 21, 1°, j)). Het zijn de gewesten die bevoegd zijn om deze voorbehouden parkeerplaatsen in te richten. Dit gebeurt door middel van een aanvullend reglement. Het komt ook aan de gewesten toe om te regelen op welke wijze de weggebruikers gebruik kunnen maken van de door hen ingerichte parkeerplaatsen.

Zo bepaalt artikel 22 dat de parkeerkaart voor personen met een handicap of het daarmee gelijkgesteld document duidelijk zichtbaar op de binnenkant van het voertuig, of als er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van het voertuig moet worden aangebracht.

Op die manier gelden dezelfde regels gelden bij de bepalingen inzake het betalend parkeren, het parkeren met beperkte parkeertijd en het parkeren op voorbehouden parkeerplaatsen.

Onderafdeling 4. Bijzondere bepalingen inzake parkeren

Artikel 23

In het kader van een toekomstbestendige reglementering biedt artikel 23 de mogelijkheid om de bijzondere parkeerregelingen elektronisch te handhaven op basis van het kenteken van het voertuig.

Het betreft de controle op de bijzondere parkeerrechten – in artikel 16, 20, 21 en 22 – voor houders van een gemeentelijke parkeerkaart, een parkeerkaart voor personen met een handicap of het daarmee gelijkgesteld document.

Verschillende steden werken niet langer met fysieke gemeentelijke parkeerkaarten. Ze kennen enkel nog digitale parkeerrechten toe. Ook voor de parkeerkaarten voor personen met een handicap werken sommige gemeenten al met een online registratiesysteem waarbij de parkeerkaart wordt gekoppeld aan het kenteken van het voertuig. Op dit vlak loopt er een initiatief – met deelname van onder meer VVSG, Unia en de Hoge Raad voor personen met een handicap – om te werken aan een centraal registratiesysteem waarbij de verschillende regelingen voor alle steden en gemeenten zijn geharmoniseerd.

Artikel 24

De wielklem kan gebruikt worden bij overtredingen op de regels inzake de beperkte parkeertijd, het betalend parkeren en het parkeren op voorbehouden plaatsen. Aangezien deze reglementering tot de exclusieve bevoegdheid van de gewesten behoort, komt het, als accessoire bevoegdheid, aan de gewesten toe om het gebruik van de wielklem voor de handhaving van de geregionaliseerde bepalingen te regelen.

Onderafdeling 5. Model van de parkeerschijf en de gemeentelijke parkeerkaart

Artikel 25

Dit artikel bevat de noodzakelijke delegatie aan de minister, bevoegd voor het algemeen mobiliteitsbeleid, om het model van de parkeerschijf te bepalen.

Het ministerieel besluit van 1 december 1975 tot vaststelling van de kenmerken van bepaalde schijven, bebakeningen, en platen die voorgeschreven zijn door het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, bepaalt vandaag het model van de parkeerschijf.

Artikel 26

Artikel 26 evat eveneens een delegatie aan de minister, bevoegd voor het algemeen mobiliteitsbeleid, om het model en de nadere regels voor de afgifte en het gebruik van de gemeentelijke parkeerkaart te bepalen.

Het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart bevat op heden de geldende regels.

Afdeling 4. Gebruik autosnelwegen en autowegen

In artikel 21.6, 21.7 en 21.8 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 wordt het specifieke gebruik van de autosnelweg geregeld. De “toelatingen”, die in het oude artikel 21 (21.6, 5°, 21.7. en 21.8) waren opgenomen, vallen onder de verantwoordelijkheid van de gewesten. Het huidige artikel 21 is dus een bevoegdheidsgemengd artikel. Het bevat enerzijds regels inzake algemene politie op het wegverkeer (zoals de regel dat het verboden is achteruit te rijden, of dat de toegang verboden is voor voertuigen die geen 70km/u kunnen rijden...). Deze regels behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid. Daarnaast worden regelingen getroffen inzake bijzondere politie op het wegverkeer (zoals de bepaling dat de “Minister tot wiens bevoegdheid het beheer van de autosnelwegen behoort (of zijn gemachtigde)” wegens bijzondere omstandigheden alle voorlopige maatregelen kan treffen tot regeling van het verkeer op een bepaalde plaats van een autosnelweg).

Uit de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof inzake de aanvullende reglementen op het wegverkeer (zie o.m. GwH 27 mei 2010, 59/2010 en GwH 28 maart 2013) blijkt dat enkel de gewesten bevoegd zijn voor de bijzondere politie. Het zijn de gewesten die reglementering met een bijzonder toepassingsgebied (zoals de aanvullende reglementen op het wegverkeer) kunnen tot stand brengen. Het gaat hierbij niet om regels met een “algemene strekking” maar om een aanpassing van de (algemene) verkeersreglementering “aan de lokale of bijzondere omstandigheden”.

Wanneer deze rechtspraak van het Grondwettelijk Hof wordt toegepast op de bepalingen i.v.m. het verkeer op de autosnelwegen, moet worden aangenomen dat de “toelatingen” waar in het huidige art. 21 sprake van is, tot de bevoegdheid van de gewesten behoren. Deze visie wordt onderschreven door de Raad van State in zijn advies bij het ontwerp.

Hetzelfde geldt voor de toelatingen op de autowegen in artikel 22 van het koninklijk besluit van 1 december 1975, dat in punt 2 expliciet vermeldt dat de bepalingen van artikel 21.4 en 21.6 ook gelden op de autowegen. De toelating uit artikel 21.7 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 wordt thans ook van toepassing gemaakt op de autowegen.

Artikel 27

Het Vlaamse Gewest is bevoegd om, wegens bijzondere omstandigheden, alle voorlopige maatregelen te treffen tot regeling van het verkeer op een bepaalde plaats van een autoweg of een autosnelweg.

Eén van de voorbeelden hierbij is de “Antwerp 10 miles & marathon” waarbij delen van de autosnelweg worden afgesloten voor het verkeer. In dat geval wordt jaarlijks een ministerieel besluit houdende voorlopige maatregelen tot regeling van het verkeer op de autosnelweg in Antwerpen opgemaakt, waarin onder meer een opsomming wordt gegeven van de afgesloten delen van de autosnelweg voor het verkeer en de uitzonderlijke toelating voor voetgangers.

Artikel 28

Regelingen inzake het bijzondere (privatieve) gebruik van de openbare weg behoren tot de bevoegdheid van de gewesten die, wat de openbare werken en het vervoer betreft, als enige bevoegd zijn voor de wegen en hun aanhorigheden en het juridisch stelsel van de wegenis, welke ook de beheerder ervan zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. (art. 6, §1, X,1° en 2°bis BWHI).

Uit het informeel contact met de MORA is gebleken dat het aangewezen is 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.

De gewesten zijn, vanuit voormelde bevoegdheid, eveneens bevoegd om specifieke verboden of toelatingen op de openbare weg te bepalen. Het komt dan ook toe aan de gewesten om een regeling te treffen voor wat betreft het (verbod op) verkopen van voorwerpen op de openbare weg.

Artikel 29

De gewesten zijn bevoegd voor de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, met uitsluiting van de regelgeving inzake nucleair vervoer, het vervoer van explosieven en het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking (art. 6, §1, X, 13°, BWHI).

Voor voertuigen die stoffen vervoeren die tot de bevoegdheid van de federale overheid zijn blijven behoren, bepaalt artikel 24, §6, van het federaal verkeersreglement, dat zij onder bepaalde voorwaarden, verplicht zijn om de autosnelweg te volgen. Dit is overgenomen uit artikel 48bis1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975.

Artikel. 29.van het ontwerpbesluit bevat een gelijkaardige bepaling voor de voertuigen die stoffen vervoeren die onder de bevoegdheid van de gewesten vallen.

Hoofdstuk 4. Lading en massa’s van de voertuigen

De gewesten zijn bevoegd voor de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading op grond van art. 6, §1, XII, 3° BWHI).

Afdeling 1. Algemene voorschriften

Artikel 30

Dit artikel bevat verschillende voorschriften inzake ladingzekering.

De lading van een voertuig moet zodanig worden geschikt dat zij bijv. de zichtbaarheid van de bestuurder niet kan hinderen, de stabiliteit van het voertuig niet in het gedrag brengt en niet op de openbare weg kan slepen of vallen.

De inleidende zin van de eerste paragraaf heeft het voortaan over “normale omstandigheden” i.p.v. “normale wegomstandigheden”, aangezien een correcte ladingzekering vereist dat niet alleen rekening wordt gehouden met de wegomstandigheden, maar ook met andere factoren zoals bijv. het weer.

In paragraaf 1, punt 3°, is bepaald dat de lading zodanig moet geschikt zijn dat zij geen schade kan veroorzaken aan de openbare weg, zijn aanhorigheden, aan de erin liggende kunstwerken of aan de openbare of privé-eigendommen. Met “de erin liggende kunstwerken” worden de bruggen verstaan. Deze terminologie komt ook voor in andere regelgeving, zoals bijv. het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport.

Artikel 31

Dit artikel bevat een regeling voor een specifieke soort lading, nl. ladingen van graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder in bulk of in balen, terwijl het vorige artikel over lading in het algemeen gaat.

Deze soorten ladingen moeten in principe worden overdekt met een dekzeil of met een net.

Het tweede lid stelt hiervan vrij: het vervoer binnen een straat van 25 km van de plaats van de lading, voor zover het niet langs een autosnelweg geschiedt en het vervoer van ladingen die niet stuiven of waaien.

In de praktijk bleek de formulering van dit artikel in het koninklijk besluit van 1 december 1975 voor onduidelijkheid te zorgen. Er bestond twijfel over of de punten 1° en 2° alternatief of cumulatief zijn. Om die reden wordt het woord “en” na punt 1° weggelaten t.o.v. de tekst van het koninklijk besluit van 1 december 1975 zodat het duidelijk(er) is dat het over alternatieven gaat.

Afdeling 2. Afmetingen van de lading

Artikel 32

Dit artikel bepaalt de maximale breedte van de lading.

Het uitgangspunt hierbij is dat de lading zich centraal op het overlangs vlak van symmetrie van het voertuig bevindt. Dit is logisch, zowel vanuit een optimale verdeling van het gewicht van de lading, als voor het bepalen van de maximale breedte van de lading die niet meer mag uitsteken aan één kant van het voertuig dan aan de andere kant.

Opnieuw geldt een specifieke regeling voor lading die bestaat uit graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder in bulk.

Artikel 33

Dit artikel begrenst de maximale hoogte van de lading van een voertuig, gemeten vanaf de grond, op maximaal 4 meter Voor lading die uit geperste balen vlas bestaat mag de hoogte van de lading, gemeten vanaf de grond, 4,30 meter bedragen.

Artikel 34

Dit artikel bepaalt hoe ver de lading vooraan mag uitsteken buiten de voorkant van het voertuig en hoe ver de lading mag uitsteken buiten de achterkant van het voertuig.

Artikel 35

De uitzonderingen voorzien in het artikel 56bis van het koninklijk besluit van 1 december 1975 die toekomen aan de gewesten worden overgenomen.

Het betreft de uitzondering op:

- bepalingen inzake de afmetingen van lading (artikel 32 tot en met 34),
- de bepaling dat de voertuigen moeten voldoen aan de bepalingen van het Vlaams verkeersreglement, het federaal verkeersreglement en van de technische reglementen van de auto's of van de bromfietsen en motorfietsen (artikel 58).

Er wordt voortaan niet langer verwezen naar een "door de gemeente" toegelaten folkloristische manifestatie, aangezien er meerdere toelatingen van verschillende instanties vereist kunnen zijn. Zo kan dit bij gewestwegen gaan om de gemeente die op grond van artikel 135 van de Nieuwe Gemeentewet van 24 juni 1988 instaat voor het handhaven van de openbare orde en het Agentschap Wegen en Verkeer die bevoegd is om regelingen te treffen i.v.m. de inname van het openbaar domein. Het federaal verkeersreglement vermeldt om die reden ook enkel nog "een toelating".

Afdeling 3. Signalisatie van de lading

Artikel 36

Dit artikel schrijft voor dat ladingen die meer dan één meter buiten de achterkant van het voertuig uitsteken, moeten worden gesignaleerd door een vierkantig bord met een zijde van 0,50 meter dat geschilderd is in afwisselende rode en witte diagonale strepen van ongeveer 75 mm breed. Dit bord moet worden bevestigd aan de grootste uitsteek van de lading, zodat het zich bestendig in een verticaal vlak loodrecht op het langsvlak door het midden van het voertuig bevindt.

De uitsteek van de lading mag niet worden verward met de "uitstekende delen" waarvan sprake in artikel 81, §8, van het federaal verkeersreglement ("De breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een fiets mag niet meer bedragen dan 1m."), waarin de breedte "met inbegrip van alle uitstekende delen" van een aanhangwagen getrokken door een fiets of een drie- of vierwieler wordt vastgelegd. De uitstekende delen hebben betrekking op de constructie en derhalve de afmetingen van de aanhangwagen zelf.

Artikel 37

Dit artikel vult de verplichting uit artikel 36 aan voor de situatie waarin op de voertuigen de verplichting rust om verlicht te zijn. In dat geval wordt het vierkantig bord aan de uitsteek van de lading aangevuld met een naar achteren gericht rood licht en een oranje reflector aan elke zijkant.

Paragrafen 2 en 3 bevatten bepalingen omtrent het gebruik van oranje zijreflectoren.

Paragraaf 4 bevat een bijkomende signalisatieverplichting met omtreklichten en reflectoren in het geval dat het voertuig moet verlicht zijn en de ladingen zodanig buiten de zijkant van het voertuig komen dat hun uiterste zijkant zich op meer dan 0,40 m van de buitenrand van het lichtdoorlatend gedeelte van het standlicht bevindt.

Afdeling 4. Verlies van de lading

Artikel 38

Artikel 38 bevatte aanvankelijk, zoals het koninklijk besluit van 1 december 1975, een aantal maatregelen die door een weggebruiker moeten worden genomen wanneer een lading op de weg terecht komt. De Raad van State oordeelde echter dat deze maatregelen moeten worden gezien als algemene regels van het wegverkeer die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren. Zij werden bijgevolg weggelaten uit het ontwerp.

De Raad bevestigde dat voor de regeling in paragraaf 3 van het ontworpen artikel een beroep kan worden gedaan op de bevoegdheid van de gewesten inzake de wegen en hun aanhorigheden (artikel 6, § 1, X, 1°, BWHI). Het huidige artikel 38 bestaat derhalve enkel nog uit de bepalingen uit paragraaf 3, die de gevallen bepaalt waarin de bevoegde persoon ambtshalve voor de verplaatsing van het voertuig en de lading zorgt.

Afdeling 5. Massa's

Artikel 39

De gewesten zijn, op grond van art. 6, §1, XII, 3°, BWHI bevoegd voor "de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen".

Het artikel 32bis van het KB Technische eisen van 15 maart 1968 bevat de maximaal toegelaten massa's van verschillende motorvoertuigen.

De maximaal toegelaten massa van een door een fiets getrokken aanhangwagen, lading en passagiers inbegrepen, wordt in dat artikel niet bepaald. Net zoals in het huidige artikel 82.5 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 wordt nu in artikel 39 opgenomen dat de maximaal toegelaten massa van een door een fiets getrokken aanhangwagen, lading en passagiers inbegrepen, 80 kg bedraagt. Wanneer de aanhangwagen over een remsysteem beschikt dat automatisch in werking treedt wanneer de fietser remt, mag de maximaal toegelaten massa meer bedragen dan 80 kg.

Afdeling 6. Immobilisatie van het voertuig

Artikel 40

Aangezien de gewesten bevoegd zijn voor de gehele regelgeving inzake lading, zijn de gewesten ook bevoegd om een regeling te treffen in geval van overtreding van die bepalingen.

Hoofdstuk 5. Voorschriften ter bescherming van de weginfrastructuur

Artikel 41

De weggebruiker treft alle maatregelen om beschadiging van de weg te vermijden. In artikel 41 is sprake van het "nadelig beïnvloeden" van de weg om te vermijden dat enkel bij "echte" materiële schade een overtreding van deze bepaling zou worden aangenomen. Ook wanneer stoffen of voorwerpen op de weg terecht komen, wordt de weg nadelig beïnvloed. Het normale gebruik van de weg wordt daardoor onmogelijk gemaakt en de aansprakelijkheid van de wegbeheerder kan in het gedrang komen.

Deze bepaling kadert dan ook in de bevoegdheid van de gewesten voor de wegen en hun aanhorigheden en het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis, welke ook de beheerder ervan zij (art. 6, §1, X, 1° en 2°bis, BWHI).

Artikel 42

Artikel 42 i.v.m. het gebruik van specifieke banden op voertuigen kadert in dezelfde bevoegdheid van het gewest voor de wegen en hun aanhorigheden en het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis.

Deze bepalingen beogen immers beschadiging van de weg te voorkomen.

Artikel 43

Hier geldt hetzelfde als bij de vorige bepalingen. Het gaat bij het verbod tot "pantsering of enige andere inrichting, versiersel of beschadiging" eveneens om de bescherming van de weginfrastructuur.

Artikel 44

De verplichting om een afstand van ten minste 15 meter te houden voor de bestuurders van voertuigen en slepen met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton op bruggen is ingegeven vanuit de bekommernis de bruggen niet te beschadigen. Ook dit kadert in dezelfde bevoegdheid van het gewest.

Hoofdstuk 6. Bijzondere regels voor specifieke weggebruikers

Afdeling 1. Uitzonderlijk vervoer

Artikel 45

De gewesten zijn bevoegd voor het uitzonderlijk vervoer, inclusief het vervoer met langere en zwaardere slepen (art. 6, §1, X, 13° BWHI). Deze gewestbevoegdheid omvat de gehele regeling van het veilig en vlot verkeer van het uitzonderlijk vervoer (zie o.m. arrest nr. 249.037 van 25.11.2020 en advies nr. 63.877/VR/1/V van 10 september 2018 van de Raad van State).

Het komt dan ook aan het gewest toe om een inhaalverbod voor langere en zwaardere slepen op te nemen. De Raad van State heeft dit expliciet bevestigd in zijn advies bij het ontwerp. Dit betreft een overname van artikel 17, §3 van het koninklijk besluit van 1 december 1975.

Artikel 46

De aanhangwagens getrokken door een fiets die worden gebruikt in het kader van pilootprojecten voor het goederenvervoer, mogen een breedte hebben van maximum 1,20 meter.

Dit is de overname van artikel 82.4.2, tweede lid, van het koninklijk besluit van 1 december 1975.

Deze bepaling moet worden beschouwd als een regeling inzake uitzonderlijk vervoer. Er wordt immers bepaald in welke omstandigheden van de (federaal bepaalde) maximumbreedte van een aanhangwagen mag worden afgeweken.

De federale overheid is bevoegd om te bepalen wat de maximale breedte van een fiets is. In artikel 81, §8 van het federaal verkeersreglement wordt deze breedte op 1 meter vastgesteld.

Wanneer van deze breedte wordt afgeweken, is sprake van uitzonderlijk vervoer. Het komt in dit geval aan de gewesten toe om te beoordelen of zij dit uitzonderlijk vervoer willen toelaten en onder welke voorwaarden (al dan niet via proefprojecten). Ook komt het aan de gewesten toe om te bepalen welke afwijking zij wensen toe te staan. Hier kan in elk gewest een andere visie over bestaan. De weginrichting is in elk gewest anders. Om die reden ook werd het uitzonderlijk vervoer geregionaliseerd. Het is perfect mogelijk dat 1,20m problematisch is in het ene gewest maar aanvaardbaar in een ander gewest. Bij de regionalisering werd geoordeeld dat het belangrijk is dat de gewesten, elk voor zich, maatregelen kunnen nemen ter bescherming van de weginfrastructuur. Of men hierbij te werk wil gaan door middel van een vergunningsysteem, een pilootproject... komt aan de gewesten toe om te beoordelen.

In de BWHI wordt geen enkel onderscheid gemaakt naar gelang het voertuig waarmee het uitzonderlijk vervoer wordt uitgevoerd (motorvoertuig of fiets) zodat moet worden aangenomen dat deze bevoegdheid van het gewest, als homogeen bevoegdheidspakket, ook het uitzonderlijk vervoer met fietsen en hun aanhangwagens omvat. De Raad van State bevestigde het standpunt dat ook ten aanzien van een fiets en zijn aanhangwagen het om een uitzonderlijk voertuig kan gaan.

Afdeling 2. Voertuigen voor toezicht, controle en onderhoud van het wegennet

De gewesten zijn bevoegd voor “de wegen en hun aanhorigheden” (art. 6, §1, X, 1° BWHI) en “het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis” (art. 6, §1, X, 2°bis BWHI).

De voertuigen voor toezicht, controle en onderhoud, met inbegrip van de winterdienstvoertuigen, zijn specifieke voertuigen die enkel worden aangewend voor het uitvoeren van taken van wegbeheer. Het bepalen van specifieke regels die gelden voor deze uitzonderlijke categorie komt toe aan de gewesten.

Op dezelfde manier als werd gesteld bij de bepalingen inzake uitzonderlijk vervoer, geldt hier dat in elk gewest een andere weginrichting kan bestaan en dat elke gewestadministratie op een dergelijke andere wijze kan zijn georganiseerd dat specifieke regels vereist zijn.

Artikel 47

In artikel 47 wordt opgenomen dat “als zij onverenigbaar zijn met de aard of met de tijdelijke of vaste aanwending van het voertuig” een aantal bepalingen niet gelden voor de voertuigen voor toezicht, controle en onderhoud van het wegennet.

Hier geldt m.a.w. een beperking op de mogelijkheid tot afwijken en is het enkel als de bepalingen onverenigbaar zijn met de aard of met de tijdelijke of vaste aanwending van het voertuig dat er toepassing kan worden van gemaakt.

Het gaat om art. 8 (maximale snelheid buiten de bebouwde kom), art. 9 (maximale snelheid binnen de bebouwde kom), art. 12 (snelheidsbeperkingen volgens de aard van het voertuig) en de artikelen 30 tot en met 34 (afmetingen van de lading).

Afdeling 3. Prioritaire voertuigen en voertuigen van bevoegde personen

Artikel 48

Het federaal verkeersreglement bevat in artikel 32 een algemene regeling voor prioritaire voertuigen. Dit artikel legt voor alle prioritaire voertuigen vast welke bepalingen van het federaal verkeersreglement niet moeten worden nageleefd.

De gewesten regelen van welke gewestelijke bepalingen de prioritaire voertuigen kunnen afwijken.

Artikel 48 legt vast dat de bestuurders van prioritaire voertuigen die een prioritaire opdracht uitvoeren, die met andere woorden gebruik maken van de blauwe knipperlichten en het speciaal geluidstoestel, de bepalingen van het Vlaams verkeersreglement niet moeten naleven, met uitzondering van artikel 4 (bevelen van de bevoegde personen) en artikel 5 (aanwijzingen van signaalgevers).

Artikel 49

Artikel 49 legt vast welke bepalingen uit het Vlaams verkeersreglement de bestuurders van de voertuigen van de federale en de lokale politie en van de krijgsmacht niet moeten naleven. Het betreft de bepalingen inzake de pantsering van het voertuig (artikel 43) en inzake de afmetingen van de lading (artikel 30 tot en met 34), voor zover deze onverenigbaar zijn met de aard of het gebruik van het voertuig.

Artikel 50

De bevoegde personen moeten de artikels inzake snelheidsbeperkingen opgenomen in het Vlaams verkeersreglement niet naleven wanneer hun opdracht het rechtvaardigt.

Belangrijk is hierbij op te merken dat deze bepaling enkel betrekking heeft op de bevoegde personen vermeld in het Vlaams

verkeersreglement. De ‘federale bevoegde personen’ zoals vermeld in artikel 3 van het federaal verkeersreglement genieten deze uitzondering dus niet.

Afdeling 4. Experimenten

Artikel 51

Naar analogie met artikel 54 van het federaal verkeersreglement, wordt eveneens een bepaling opgenomen die afwijkingen toelaat op de bepalingen van het Vlaams verkeersreglement. Het komt immers aan elke overheid toe om te bepalen van welke bepalingen uit zijn reglement kan worden afgeweken in het kader van pilootprojecten.

Bij informeel contact met de MORA is de vraag gesteld om dit artikel op te nemen in een apart wetgevend besluit en niet in het Vlaams verkeersreglement. Er wordt voor geopteerd om deze bepaling voor nu te behouden gelet op het feit dat in het federaal verkeersreglement eveneens een gelijkaardige bepaling is opgenomen m.b.t. pilootprojecten in artikel 54 (“De minister bevoegd voor het Wegverkeer of diens afgevaardigde kan in het kader van experimenten of pilootprojecten bij wijze van uitzondering, onder de door hem vastgestelde voorwaarden en beperkt in de tijd, afwijkingen toestaan op de bepalingen van dit reglement.”). Een dergelijke wijziging zou eventueel kunnen kaderen in een toekomstige, meer verregaande wijziging van het verkeersreglement.

Hoofdstuk 7. Verkeerstekens

Met de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd geworden voor de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens. Het betreft “de regelgeving inzake het plaatsen en de technische eisen, evenals de controle op de verkeerstekens (met uitzondering van de verkeerstekens met betrekking tot douanestroken, aan overwegen en kruisingen met spoorwegen en op de militaire wegen)” (art. 6, §1, XII, 2° BWHI).

In het koninklijk besluit van 1 december 1975 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 tijdens de besprekingen in de interfederale werkgroepen volgend uitgangspunt genomen: bepalingen in het koninklijk besluit van 1 december 1975 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 worden aangebracht, 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 het federaal verkeersreglement 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.

De regels die zich in het koninklijk besluit van 1 december 1975 richten naar de wegbeheerder zullen grotendeels worden opgenomen in het reglement van de wegbeheerder, die gelijktijdig in werking zal treden met het Vlaams verkeersreglement.

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Artikel 52

De bepaling in art. 60.2 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 (“De Minister van Verkeerswezen bepaalt de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens die niet in dit reglement voorzien zijn, evenals de manier waarop de werken en verkeersbelemmeringen moeten gesignaleerd worden”) wordt overgenomen.

De bevoegde minister wordt nu de “minister, bevoegd voor het algemeen mobiliteitsbeleid en voor weggebonden mobiliteit en transport”.

In het Vlaamse Gewest werd door middel van het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015 ‘tot wijziging van regelgeving met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming’ de federale minister al vervangen door de “Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer”.

Dat het hier om een geregionaliseerde aangelegenheid gaat, kan dan ook niet worden betwist. In de toelichting bij de Bijzondere Wet Zesde Staatshervorming wordt verduidelijkt: “Het betreft de materie die thans in elk geval geregeld wordt door het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald en door de bijlagen ervan en het ministerieel besluit van 7 mei 1999 betreffende het signaleren van werken enverkeersbelemmeringen op de openbare weg. Het betreft eveneens de algemene plaatsingsvoorwaarden, zoals thans bepaald in hetkoninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van deopenbare weg”, (Parlementair document nr. 5-2232/1).

Door middel van artikel 52 van dit besluit wordt aan de minister delegatie verleend om uitvoering te verlenen aan de bevoegdheid inzake plaatsingsvoorwaarden en onder meer de M.B.’s die in de toelichting bij de Bijzondere Wet Zesde Staatshervorming worden vermeld, aan te passen.

De benaming van de minister wordt aangepast aan de huidige verdeling van bevoegdheden in de Vlaamse Regering.

Artikel 53

Gelet op de hierboven toegelichte bevoegdheid van de gewesten inzake de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens, komt het aan het gewest toe om te bepalen door wie verkeerstekens op de openbare weg mogen worden aangebracht. Dit kan onder meer door de wegbeheerders (rekening houdend met het Decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens), door de bevoegde personen, door de aannemer bij wegenwerken...

Alleszins is het verboden voor burgers om, zonder uitdrukkelijk wettelijke toelating, tot het plaatsen van verkeerstekens over te gaan.

Artikel 54

In aansluiting bij de vorige bepaling is het verboden om een verwarrende toestand te creëren door onder meer inrichtingen aan te brengen die de weggebruikers kunnen verblinden. Ook dit kadert in de bevoegdheid van de gewesten inzake de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens.

Afdeling 2. Signalisatie van werken en verkeersbelemmeringen

Artikel 55

Artikel 55 is een overname van het huidige art. 78.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 en bevat de regels die moeten worden nageleefd voor de signalisatie van werken.

Artikel 56

Artikel 56 neemt de huidige regeling inzake het signaleren van verkeersbelemmeringen over.

Artikel 57

Artikel 57 bevat de toelating voor bevoegde personen om signalisatie aan te brengen bij verkeersbelemmeringen.

Al deze bepalingen behoren tot de bevoegdheid van het gewest. De federale overheid bevestigt in het Verslag aan Koning bij het federaal verkeersreglement dat zij deze bepalingen niet opneemt omdat ze tot de bevoegdheid van de gewesten behoren. Het gaat hierbij niet alleen om de bevoegdheid inzake de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens maar ook om de bevoegdheid inzake de wegen en hun aanhorigheden en het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis, welke ook de beheerder ervan zij (art. 6, §1, X, 1° en 2°bis BWHI).

Hoofdstuk 8. Bijzondere bepalingen

Artikel 58

De gewesten zijn op grond van art. 6, §1, XII, 4°, BWHI bevoegd voor “het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen”.

De federale overheid bepaalt de technische eisen. De gewesten zijn bevoegd voor de controle op die eisen.

Een bepaling waarin wordt gesteld dat voertuigen niet toegelaten zijn wanneer zij niet beantwoorden aan de (federaal vastgestelde) eisen, behoort tot de bevoegdheid van de gewesten. Het zijn de gewestelijke bevoegde personen die, onverminderd de bevoegdheid van de leden van de lokale en de federale politie, toezicht kunnen uitoefenen op de naleving van deze bepaling.

Volledigheidshalve wordt er op gewezen dat de gewestbevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen (art. 6, §1, X, 4° BWHI) ook de bevoegdheid omvat om handhavingsregels aan te nemen inzake de niet-naleving van de technische federale voorschriften (zoals bijvoorbeeld de bevoegdheid om een sancties te voorzien voor inbreuken op

de niet-naleving van de federale technische eisen). Het zijn immers de gewesten die in algemene bewoordingen bevoegd zijn voor het “toezicht op de naleving” van de technische federale voorschriften. De gewestbevoegdheid is dus niet beperkt tot de technische keuring, maar omvat het hele toezichtsysteem (inclusief de handhaving op de naleving van de technische eisen en het bepalen van inbreuken en sancties).

Daarnaast vindt artikel 58 een bijkomende bevoegdheidsgrondslag in verschillende gewestbevoegdheden (op grond waarvan (technische) voorschriften inherent aan de eigen bevoegdheid kunnen worden vastgesteld) in zoverre het verwijst naar de woorden “vermeld in dit besluit”. Zo zijn de gewesten o.a. bevoegd voor “de regelgeving inzake maximale toegelaten massa en massa’s over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, evenals de ladingzekerheid en de afmetingen en de signalisatie van de lading” (art. 6, §1, XII, 3° BWHI). Tevens zijn de gewesten bevoegd voor het de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en uitzonderlijk vervoer (art. 6, §1, X, 13° BWHI). Verder zijn de gewesten ook bevoegd om (bijzondere) technische voorschriften vast te stellen binnen het raam van de uitoefening van hun eigen bevoegdheden (zie bv. RvS 25 november 2020, nr. 249.037, Belgische Staat t. Vlaams Gewest, punt 9.2; zie ook GwH 6 december 2000, nr. 127/2000, B.10.2 en B.10.4). Zo is het Vlaamse Gewest op grond van de bevoegdheid voor de wegen en hun aanhorigheden (art. 6, §1, X, eerste lid, 1° BWHI) bijvoorbeeld bevoegd om technische voorschriften en andere voorschriften voor voertuigen uit te vaardigen ter bescherming van de wegeninfrastructuur.

Het ontwerp besluit bevat diverse regels die gegrond zijn op dergelijke bevoegdheden (zie bv. Hoofdstuk 4 (Lading en massa’s van voertuigen), Hoofdstuk 5 (Voorschriften ter bescherming van de weginfrastructuur), Hoofdstuk 6 (Bijzondere regels voor specifieke weggebruikers),…).

Artikel 59

Artikel 81.3.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 is in het Vlaams verkeersreglement opgesplitst in artikel 59 en 60. Het artikel 59 is geformuleerd als een algemene bepaling op basis waarvan de verplichting bestaat de uitrusting en onderdelen van een voertuig altijd in goede staat van werking, voortreffelijk onderhouden en geregeld te houden. Ook deze bepaling kadert in de bevoegdheid van de gewesten voor de controle op de technische eisen.

Artikel 60

Dit artikel somt de verboden op die in het huidige art. 81.3.1 gekoppeld zijn aan het onderhoud van de wagen. Er wordt nu een algemeen verbod geformuleerd. Ingevolge het advies van de Raad van State, werd de bepaling inzake rookontwikkeling weggelaten uit het ontwerp.

Hoofdstuk 9. Slotbepalingen

Artikel 61 (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. Gedetailleerde opheffingsbepalingen zijn uitermate moeilijk te maken omwille van de verwevenheid.

In de interfederale werkgroep werd dan ook afgesproken om het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare gelijktijdig op te heffen door de federale overheid en de drie gewesten met een algemene opheffingsbepaling in elk van de vier verkeersreglementen. De vier overheden zullen hun nieuw verkeersreglement ook gelijktijdig in werking laten treden.

Artikel 62 (inwerkingtreding)

De inwerkingtreding is voorzien op 1 september 2026.

Binnen deze periode zal de Code van wegbeheerder (MB Plaatsingsvoorwaarden) ook volledig afgewerkt worden. 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. Het reglement van de wegbeheerder zal dan ook gelijktijdig in werking treden met het Vlaams verkeersreglement Daarnaast moeten ook andere regelgevende teksten worden aangepast tegen 1 september 2026, onder andere alle verwijzingen naar het KB van 1 december 1975 in andere regelgevende teksten zoals bijvoorbeeld in 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, de aanpassing van het MB van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart,…

Artikel 63 (uitvoeringsbepaling)

Deze bepaling belast de Vlaamse minister, bevoegd voor het gemeenschappelijk vervoer, het algemeen mobiliteitsbeleid en de weggebonden mobiliteit en transport, met de uitvoering van dit besluit.