RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

advies 75.229/AV/3
van 6 maart 2024

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot vaststelling van het Vlaams verkeersreglement’

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

Op 22 december 2023 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van zestig dagen, verlengd tot vijfenzeventig dagen,[*] en nogmaals verlengd tot 19 maart 2024, een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot vaststelling van het Vlaams verkeersreglement’.

Het ontwerp is, wat de bevoegdheid betreft, door de algemene vergadering onderzocht op 5 maart 2024. De algemene vergadering was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, eerste voorzitter van de Raad van State, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Bernard BLERO, kamervoorzitters, Luc CAMBIER, Koen MUYLLE, Christine HOREVOETS, Géraldine ROSOUX en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, Marianne DONY en Bruno PEETERS, assessoren, en Wim GEURTS, griffier.

De verslagen zijn uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX en Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeurs en Aurore PERCY, auditeur.

Het ontwerp is voor het overige door de derde kamer onderzocht op 5 maart 2024. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, Bruno PEETERS, assessor, en Annemie GOOSSENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 6 maart 2024.

*

[*] Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van zestig dagen verlengd wordt tot vijfenzeventig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de algemene vergadering met toepassing van artikel 85.

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET ONTWERP

2. Zoals uit het opschrift ervan blijkt, voorziet het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering in een Vlaams verkeersreglement.

Hoofdstuk 1 bevat algemene bepalingen, waaronder een aantal definities (artikelen 1 en 2 van het ontwerp).

In hoofdstuk 2 worden de bevoegde personen aangeduid en hun bevoegdheden geregeld, evenals die van signaalgevers (artikelen 3 tot 5).

Hoofdstuk 3 bevat de regels voor het gebruik van de openbare weg (artikelen 6 tot 35).

In hoofdstuk 4 worden de lading en de massa's van voertuigen geregeld (artikelen 36 tot 47).

Hoofdstukken 5 en 6 bevatten respectievelijk de voorschriften ter bescherming van de infrastructuur (artikelen 48 tot 51) en bijzondere regels voor specifieke weggebruikers (artikelen 52 tot 61).

In hoofdstuk 7 worden de verkeerstekens geregeld (artikelen 62 tot 67).

Hoofdstuk 8 bevat bijzondere bepalingen (artikelen 68 tot 70) en in hoofdstuk 9 wordt het koninklijk besluit van 1 december 1975 'houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg' (hierna: het verkeersreglement) opgeheven (artikel 71) en wordt de inwerkingtreding van het te nemen besluit geregeld (artikel 72).

BEVOEGDHEID

3.1. Inzake het wegvervoer en de verkeersveiligheid moet rekening gehouden worden met de bevoegdheid van de federale overheid inzake "de algemene politie (…) en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen" (artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 'tot hervorming der instellingen') en de door de bijzondere wet van 8 augustus 1980 aan de gewesten overgedragen bevoegdheden, met name:

"X. Wat de openbare werken en het vervoer betreft:

1° de wegen en hun aanhorigheden;

(…)

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

2°*bis* het juridisch stelsel van de land- en waterwegenis, welke ook de beheerder ervan zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;

(…)

8° het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer en het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur;

(…)

12° de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van wegen en hun aanhorigheden, en van waterwegen en hun aanhorigheden;

13° de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en uitzonderlijk vervoer 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;

(…)

XII. Wat het verkeersveiligheidsbeleid betreft:

1° het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen, met uitzondering van de autosnelwegen zoals gedefinieerd in artikel 1, j), van het verdrag inzake het wegverkeer, gedaan te Wenen op 8 november 1968;

2° 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;

3° de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, evenals de ladingzekering en de afmetingen en de signalisatie van de lading;

4° 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, met dien verstande dat de natuurlijke en rechtspersonen gevestigd in een gewest vrij zijn om hun voertuig te laten controleren in een centrum voor technische keuring dat in een ander gewest is gelegen;

5° de homologatie van radars en andere instrumenten die gelinkt zijn met de gewestelijke bevoegdheden;

6° de reglementering inzake de scholing en examens betreffende de kennis en de vaardigheid die nodig zijn voor het besturen van voertuigen van elke categorie, met inbegrip van de organisatie en erkenningsvoorwaarden van rijscholen en examencentra en met inbegrip van het toezicht op de rijgeschiktheid van de bestuurders en de kandidaat-bestuurders die lijden aan een vermindering van hun functionele vaardigheden, met uitzondering van de federale bevoegdheid inzake het bepalen van de kennis en de vaardigheden die nodig zijn voor het besturen van voertuigen, met dien verstande dat de inwoners van een gewest vrij zijn om een rijschool te kiezen die, of examen af te leggen in een centrum dat in een ander gewest is gelegen en met dien verstande dat een in een bepaald gewest erkende rijschool eveneens in de andere gewesten werkzaam mag zijn;

7° de bevordering, de sensibilisering en de informatie inzake verkeersveiligheid."

In de toelichting bij wat artikel 23 van de bijzondere wet van 6 januari 2014 'met betrekking tot de Zesde Staatshervorming' is geworden, wordt omtrent de

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

bevoegdheidsoverdrachten inzake mobiliteit en verkeersveiligheid in het kader van de Zesde Staatshervorming het volgende gesteld:

> "1. De politieregels voor het wegverkeer blijven een federale bevoegdheid, met uitzondering van bepaalde bevoegdheidsoverdrachten aan de gewesten.
>
> Momenteel komt de bevoegdheid om politieregels voor het wegverkeer op te stellen aan de federale overheid toe. Er wordt namelijk algemeen aangenomen dat artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen de bevoegdheid voor het opstellen van algemene politieregels (waartoe onder meer de politieregels voor het wegverkeer behoren) voorbehoudt aan de federale overheid. Dit voorbehoud van bevoegdheid is meermaals bevestigd door het Grondwettelijk Hof[1]. Dit voorstel van bijzondere wet voorziet erin dat het verkeersreglement een bevoegdheid van de federale overheid blijft, met uitzondering van de overdracht aan de gewesten van de hierna volgende bevoegdheden:
>
> a) Het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare weg, behalve op de autosnelwegen
>
> (…)
>
> b) Reglementering inzake het plaatsen en het toezicht op de verkeerstekens, met uitzondering van de verkeerstekens met betrekking tot douanestroken, aan overwegen en kruisingen met spoorwegen en op de militaire wegen
>
> (…)
>
> c) De regelgeving inzake maximaal toegelaten massa's, massa's over de assen van de voertuigen die gebruik maken van de openbare wegen, ladingzekering
>
> (…)
>
> d) de regelgeving met betrekking tot het gevaarlijk en uitzonderlijk vervoer
>
> (…)
>
> e) De handhaving van de geregionaliseerde politieregels voor het wegverkeer, met inbegrip van het bepalen van administratieve en strafrechtelijke sancties
>
> (…)."[2]

3.2. In het licht hiervan moet het volgende worden opgemerkt omtrent de ontworpen regeling.

3.3. Artikel 4, § 5, 1°, van het ontwerp bepaalt dat weggebruikers die ouder zijn dan vijftien jaar hun identiteitskaart overhandigen op elk verzoek van een bevoegd persoon naar aanleiding van een overtreding van de wet 'betreffende de politie van het wegverkeer', gecoördineerd op 16 maart 1968 (hierna: de wegverkeerswet) of de uitvoeringsbesluiten ervan.

[1] *Voetnoot 1 van het aangehaalde parlementair stuk*: GWH., arrest nr. 2/97 van 16 januari 1997 : "[...] het aannemen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer [...] behoort [niet] tot de bevoegdheid welke met betrekking tot openbare werken en vervoer aan de gewesten is toegewezen" (considerans B.4.2). Zie in diezelfde zin ook GWH., 18 januari 1996, nr. 5/96; G.H., 28 november 1996, nr. 68/96; GWH., 6 december 2000, nr. 127/ 2000; G.H., 22 november 2006, nr. 172/2006; G.H., 11 januari 2012, nr. 2/2012.

[2] *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 133-139.

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

Die bepaling kan worden aanvaard voor zover ze bevoegdheidsconform wordt begrepen, namelijk dat het gaat om overtredingen van de wegverkeerswet en de uitvoeringsbesluiten ervan die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren.

3.4.1. Luidens artikel 6 van het ontwerp nemen de weggebruikers de verkeerslichten, verkeersborden en wegmarkeringen in acht die overeenkomstig de voorschriften zijn aangebracht.

In de nota aan de Vlaamse Regering wordt omtrent deze bepaling het volgende gesteld:

> "Het koninklijk besluit van 1 december 1975 bepaalt in artikel 5 dat de weggebruikers de verkeerslichten, verkeersborden en wegmarkeringen in acht moeten nemen 'wanneer deze regelmatig zijn naar de vorm, voldoende zichtbaar zijn en overeenkomstig de voorschriften van dit reglement zijn aangebracht.'
>
> Dit is een bevoegdheidsgemengde bepaling. De federale Code van de openbare weg bevat niet langer het voorschrift dat de verkeerstekens 'overeenkomstig de voorschriften van dit reglement' moeten worden aangebracht. Dit is immers een plaatsingsvoorwaarde die tot de bevoegdheid van de gewesten behoort (artikel 6, §1, XII, 2° BWHI).
>
> De 'voorschriften' in artikel 6 hebben niet alleen betrekking op de bepalingen uit de code van de wegbeheerder (Ministerieel besluit 11 oktober 1976 waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald), maar bijvoorbeeld ook op de bepalingen uit het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens."

De gemachtigde voegde daar nog het volgende aan toe:

> "De gewesten zijn op grond van artikel 6, §1, XII, 2°, BWHI bevoegd voor '*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*'. Op grond van die bevoegdheid komt het aan de gewesten toe om de voorschriften te bepalen die door de wegbeheerders moeten worden nageleefd bij het plaatsen van de verkeerstekens. De bepaling in artikel 5 van het huidig Wegverkeersreglement dat de weggebruikers de verkeerslichten, verkeersborden en wegmarkeringen in acht moeten nemen '*wanneer deze regelmatig zijn naar de vorm, voldoende zichtbaar zijn* ***en overeenkomstig de voorschriften van dit reglement zijn aangebracht***' werd, gelet op de bevoegdheid van de gewesten voor de 'plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens' niet op dezelfde wijze in het ontwerp van federale Code van de openbare weg opgenomen.
>
> Het federale ontwerp vermeldt enkel dat de weggebruikers gevolg moeten geven aan de verkeerslichten (art. 6, eerste lid, 2°) en de verkeersborden en wegmarkeringen (art. 6, tweede lid, 5°) '*wanneer deze regelmatig zijn naar de vorm en voldoende zichtbaar zijn*'. De 'voorschriften' waarvan sprake in het huidige art. 5 zullen immers in de toekomst niet langer opgenomen zijn in '**dit**' federale Wegverkeersreglement maar wel in de regionale reglementen. Het huidige art. 5 kon dan ook niet integraal door de federale overheid worden hernomen.
>
> Het is echter wel aangewezen dat de weggebruikers weten dat zij niet met om het even welke signalisatie moeten rekening houden en dat het om signalisatie moet gaan die reglementair werd aangebracht. Op dit ogenblik bevat het Wegverkeersreglement zelf plaatsingsvoorwaarden en verder zijn deze ook opgenomen in de ministeriële besluiten van 11 oktober 1976 'houdende de minimum afmetingen en de bijzondere

‡LW-BIDYLFDAF-HFCJUQ‡

plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens' en van 7 mei 1999 'betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg'. Zoals toegelicht in de nota aan de Vlaamse Regering bij het ontwerp van het Vlaamse Verkeersreglement gaat het hier verder ook om de bepalingen uit het Decreet van 16 mei 2008 'betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens'.

Al deze wetgeving behoort tot de bevoegdheid van de gewesten. Het komt alleszins niet aan de federale overheid toe om regels te bepalen, ook niet impliciet, in verband met de plaatsing van de verkeerstekens. Om die reden hernam de federale overheid het huidige art. 5 niet ongewijzigd, werd de verwijzing naar de 'voorschriften' niet opgenomen en werd dat gedeelte van die bepaling hernomen in het Vlaams Verkeersreglement. Het is met deze bepaling niet de bedoeling om het domein van de federale overheid te betreden maar om duidelijk te maken dat enkel de verkeerstekens die overeenkomstig de eigen 'voorschriften' van het Vlaamse Gewest zijn geplaatst gevolgen hebben voor de weggebruikers."

3.4.2. Luidens artikel 6, § 1, XII, 2°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 zijn de gewesten bevoegd inzake de regelgeving inzake het plaatsen en de technische eisen, evenals de controle op de verkeerstekens.[3]

Op grond van die bevoegdheid vermogen de gewesten de gevolgen, en desgevallend de sancties, te bepalen voor de overheden of personen[4] die de op grond van die bevoegdheid aangenomen plaatsingsvoorwaarden niet naleven. De ontworpen regeling richt zich evenwel niet tot die overheden of personen, maar tot *de weggebruiker* die de verkeerslichten, verkeersborden en wegmarkeringen in acht moet nemen. Het komt evenwel niet aan het Vlaamse Gewest toe om te bepalen welke de gevolgen zijn voor *de weggebruiker* van het gegeven dat verkeerslichten, verkeersborden of wegmarkeringen al dan niet overeenkomstig de plaatsingsvoorwaarden zijn aangebracht. Met een dergelijke regeling wordt immers beoogd te bepalen of, en in welke mate, de weggebruiker verkeersborden, verkeerslichten en wegmarkeringen in acht moet nemen, hetgeen tot de bevoegdheid van de federale overheid inzake de politie op het wegverkeer behoort.[5]

Artikel 6 moet dan ook worden weggelaten uit het ontwerp.

3.5. In artikel 7 van het ontwerp wordt de hiërarchische rangorde bepaald van de bevelen van de bevoegde personen, de aanwijzingen van de signaalgevers, de verkeerstekens en de verkeersregels, waarbij dezelfde hiërarchie wordt gehanteerd als die in artikel 6 van ontwerp van koninklijk besluit 'betreffende de Code van de openbare weg', waarover de Raad van State op

[3] Met uitzondering van de verkeerstekens met betrekking tot douanestroken, aan overwegen en kruisingen met spoorwegen en op de militaire wegen.

[4] Ofschoon in beginsel enkel daartoe bevoegde overheden verkeerstekens mogen aanbrengen (zie thans artikel 80.1 van het verkeersreglement), moeten werken en verkeersbelemmeringen worden gesignaleerd door diegene die de werken uitvoert of die de belemmering in het leven heeft geroepen (zie thans artikel 78.1.1 en 78.2, eerste lid, 2°, van het verkeersreglement; die bepaling wordt niet hernomen in het ontwerp van koninklijk besluit 'betreffende de Code van de openbare weg' waarover de Raad van State op 6 maart 2024 advies 75.256/AV/4 heeft gegeven omdat, volgens het verslag aan de Koning, "het (…) een gewestelijke bevoegdheid [betreft]".

[5] Zie RvS 2 april 2019, nr. 244.095, *Belgische Staat t. Vlaams Gewest*, nr. 28.5.1, waarin wordt geoordeeld dat het de gewesten op grond van hun bevoegdheid voor de regelgeving inzake het plaatsen en de technische eisen, evenals de controle op de verkeerstekens, niet toevalt de rechtskracht en afdwingbaarheid van de verkeersborden te bepalen.

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

6 maart 2024 advies 75.256/AV/4 heeft gegeven (hierna: het koninklijk besluit ‘betreffende de Code van de openbare weg’).

In de nota aan de Vlaamse Regering wordt gesteld dat het voormelde artikel 6 “enkel [kan] gelden voor de regels die in deze Code zijn opgenomen. Artikel 6 van de federale Code van de openbare weg 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.”

Hieruit kan worden afgeleid dat in artikel 7 van het ontwerp slechts de hiërarchie wordt geregeld van de bevelen, aanwijzingen, verkeerstekens en verkeersregels die tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoren. Onder dat voorbehoud kan de ontworpen bepaling worden aanvaard.

Het gegeven dat daarbij wordt verwezen naar de regeling in artikel 6 van het koninklijk besluit ‘betreffende de Code van de openbare weg’, doet hieraan geen afbreuk. De Vlaamse Regering mag er immers voor kiezen om dezelfde hiërarchie te hanteren als die in de federale regelgeving om “voor de weggebruiker geen enkele verwarring te laten ontstaan”, zoals in de nota aan de Vlaamse Regering wordt gesteld. Wel zal de Vlaamse Regering er moeten op toezien dat eventuele toekomstige wijzigingen van de in het koninklijk besluit ‘betreffende de Code van de openbare weg’ bepaalde hiërarchie, die gelet op artikel 7 van het ontwerp ook zullen gelden voor in het te nemen besluit geregelde bevelen, aanwijzingen, verkeerstekens en verkeersregels, niet onbestaanbaar zijn met haar eigen beleidsinzichten.

3.6. Luidens artikel 8 van het ontwerp is het verboden om voorwerpen of stoffen op de openbare weg te werpen, te plaatsen, achter te laten of te laten vallen.

Blijkens de nota aan de Vlaamse Regering is die bepaling “ingegeven vanuit de bekommernis tot bescherming van de infrastructuur en kadert [die bepaling] 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)”.

De gemachtigde gaf dienaangaande de volgende toelichting:

> “Zoals in de nota aan de Vlaamse Regering wordt toegelicht, is deze bepaling ingegeven vanuit de bekommernis tot bescherming van de infrastructuur. Deze bepaling vormt de samenvoeging van een aantal bepalingen uit het huidige Wegverkeersreglement. Soms is in de huidige bepalingen sprake van ‘beschadiging’ van de weg (bv. art. 7.4, art. 45, van het Wegverkeersreglement). Dit is niet altijd uitdrukkelijk het geval (bv. art. 81.3.1, 1° van het Wegverkeersreglement).
>
> Om elke betwisting uit te sluiten en te verhinderen dat ook zonder materiële beschadiging van de weg sprake is van een inbreuk op artikel 8 werd deze bepaling algemeen geformuleerd. De vraag zou immers kunnen rijzen in welke mate sprake is van beschadiging van de weg wanneer iemand ten onrechte goederen achterlaat op de weg (zoals afval, ladingverlies ...). Met de algemene formulering wordt bijvoorbeeld ook olieverlies bedoeld.
>
> (…)

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

> Het is de bedoeling om met deze bepaling die situaties te omvatten die de aansprakelijkheid van de wegbeheerder tot gevolg kunnen hebben. Wanneer olie uit een voertuig wordt verloren, wanneer een landbouwer na het rijden op het veld op de weg modder achterlaat, wanneer sprake is van ladingverlies ... in al deze gevallen kan ten gevolge van het achterlaten van stoffen of voorwerpen door weggebruikers schade worden geleden. Wanneer diegene die de stoffen of voorwerpen achterliet niet tot opruiming overgaat, zal het aan de wegbeheerder zijn om op te treden. Het is vanuit die verantwoordelijkheid dat artikel 8 is opgenomen."

Uit het antwoord van de gemachtigde blijkt dat met de ontworpen regeling wordt beoogd "situaties te omvatten die de aansprakelijkheid van de wegbeheerder tot gevolg kunnen hebben". Voor zover het werpen, plaatsen, achterlaten of laten vallen van voorwerpen of stoffen op de openbare weg effectief die aansprakelijkheid tot gevolg kunnen hebben, kan voor de ontworpen regeling dan ook een beroep worden gedaan op de bevoegdheid van de gewesten inzake de wegen en hun aanhorigheden (artikel 6, § 1, X, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980).

3.7. In artikel 28 van het ontwerp wordt de Vlaamse minister bevoegd voor de weginfrastructuur en het wegenbeleid, of de gemachtigde van die minister, gemachtigd om wegens bijzondere omstandigheden alle voorlopige maatregelen te treffen tot regeling van het verkeer op een bepaalde plaats van de autosnelweg en van de autoweg.

Blijkens de nota aan de Vlaamse Regering wordt, met verwijzing naar de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, voor die bepaling een beroep gedaan op de gewestbevoegdheid inzake aanvullende reglementen op het wegverkeer.

Uit de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof kan inderdaad worden opgemaakt dat de aanvullende verkeersreglementen tot de bevoegdheid van de gewesten behoren.[6] Die bevoegdheid werd bevestigd in het kader van de Zesde Staatshervorming, voor wat betreft het toezicht van de gewesten op de aanvullende reglementen inzake wegverkeer.[7]

Nog volgens het Grondwettelijk Hof hebben de "aanvullende reglementen (…) aldus een bijzonder toepassingsgebied en strekken ertoe de verkeersreglementering aan te passen aan de plaatselijke of bijzondere omstandigheden. Uit hun aard zelf kunnen aanvullende verkeersreglementen geen regels van algemene politie bevatten".[8]

De machtiging aan de voormelde minister (of zijn gemachtigde) waarin artikel 28 van het ontwerp voorziet is beperkt tot het nemen van *voorlopige* maatregelen wegens *bijzondere omstandigheden* op een *bepaalde* plaats. Bijgevolg kan worden aangenomen dat de aldus genomen maatregelen ertoe strekken "de verkeersreglementering aan te passen aan de plaatselijke of bijzondere omstandigheden" en dat het bijgevolg om aanvullende verkeersreglementen gaat. Aangezien artikel 28 van het ontwerp te situeren valt binnen de gewestelijke bevoegdheid met

[6] Zie GwH 27 mei 2010, nr. 59/2010, B.7.4; GwH 11 januari 2012, nr. 2/2012, B.8; GwH 28 maart 2013, nr. 48/2013, B.5.4; GwH 23 april 2015, nr. 44/2015, B.11.7.

[7] Zie *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 139.

[8] GwH 27 mei 2010, nr. 59/2010, B.7.2; GwH 29 juli 2010, nr. 89/2010, B.6.2; GwH 28 maart 2013, nr. 48/2013, B.5.2; GwH 23 april 2015, nr. 44/2015, B.11.6.

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

betrekking tot de aanvullende verkeersreglementen, behoort het tot de bevoegdheid van de gewesten.

3.8.1. Artikel 30 van het ontwerp bepaalt dat de regels voor toelating en verkeer op de autosnelwegen en autowegen vermeld in de artikelen 24 en 25 van het koninklijk besluit ‘betreffende de Code van de openbare weg’ niet gelden voor bepaalde personen als de behoeften van de dienst of van de opdracht het rechtvaardigen.

Aldus wordt afgeweken van bepalingen die behoren tot de bevoegdheid van de federale overheid inzake de politie over het wegverkeer. Het staat niet aan de gewesten om het toepassingsgebied te regelen, in dit geval door een beperking ervan, van bepalingen die door de federale overheid aangenomen zijn bij de uitoefening van haar eigen bevoegdheden. Dat is echter zowel vanuit formeel als vanuit materieel oogpunt de strekking van artikel 30 van het ontwerp.

De ontworpen regeling voorziet immers in een algemene afwijking van de regels inzake de toegang tot de autosnelwegen en de autowegen voor alle “personeelsleden die belast zijn met een opdracht van politie, van toezicht of van beheer van de autosnelweg of de autoweg en voor de bestuurders van het materieel van de administratie” (1°) en “aannemers, de vergunninghouders en de concessiehouders, voor de leden van hun personeel en voor de bestuurders van het materieel van de voormelde personen, die gemachtigd zijn door de Vlaamse minister, bevoegd voor de weginfrastructuur en het wegenbeleid, of zijn gemachtigde” (2°), afwijking die van toepassing is op alle autosnelwegen en autowegen in het volledige Vlaamse Gewest, en ongeacht het voertuig waarmee ze zich toegang verschaffen tot de autosnelweg of de autoweg. Bijgevolg bevat artikel 30 van het ontwerp een algemene regel van het wegverkeer, die tot de federale bevoegdheid inzake de politie over het wegverkeer behoort.

Artikel 30 van het ontwerp moet bijgevolg worden weggelaten.

3.8.2. Hetzelfde geldt voor de artikelen 56, 57 en 60 van het ontwerp, in zoverre die bepalingen een aantal artikelen van het koninklijk besluit ‘betreffende de Code van de openbare weg’ niet van toepassing verklaren op voertuigen voor toezicht, controle en onderhoud van het wegennet of op bevoegde personen als hun opdracht het rechtvaardigt.[9]

Voorts moet worden vastgesteld dat artikel 54 van het ontwerp, ofschoon het niet bepaalt dat bepalingen van het koninklijk besluit ‘betreffende de Code van de openbare weg’ niet van toepassing zijn op de voertuigen voor toezicht, controle en onderhoud van het wegennet, in de praktijk erop neerkomt dat die voertuigen toegang hebben tot wegen voorbehouden voor plaatselijk verkeer, voorbehouden wegen, voetgangerszones, speelstraten, schoolstraten en busbanen, in weerwil van wat het voormelde koninklijk besluit dienaangaande bepaalt.[10] Die aanvulling van het koninklijk besluit ‘betreffende de Code van de openbare weg’ moet eveneens als een algemene regel van het wegverkeer worden beschouwd die tot de federale bevoegdheid inzake de politie over het wegverkeer behoort.

[9] In zoverre artikel 60 van het ontwerp ook in een afwijking voorziet van de artikelen 9 tot 14 van het te nemen besluit kan die bepaling wel worden aanvaard, aangezien die artikelen tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoren.

[10] Zie de artikelen 2, III, 28 tot 31 en 74, § 5, 2°, van het koninklijk besluit ‘betreffende de Code van de openbare weg’.

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

3.9.1. In de artikelen 32 en 33 van het ontwerp wordt geregeld of, en in welke mate, voertuigen gebruik mogen maken van een busbaan. In de artikelen 34 en 35 van het ontwerp wordt de bestuurder van een taxi vrijgesteld van het verplicht gebruik van de veiligheidsgordel en het kinderbeveiligingssysteem[11] wanneer hij een klant vervoert, en wordt het gebruik van een kinderbeveiligingssysteem in een taxi geregeld.

Blijkens de nota aan de Vlaamse Regering wordt voor die bepalingen een beroep gedaan op de bevoegdheid van de gewesten inzake het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, met inbegrip van de bijzondere vormen van geregeld vervoer en het taxivervoer en het verhuren van auto's met chauffeur (artikel 6, § 1, X, 8°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980).

3.9.2. Er valt niet uit te sluiten dat op grond van de gewestbevoegdheid inzake het gemeenschappelijk stads- en streekvervoer, en van de bevoegdheid inzake de wegen en de aanhorigheden, de gewesten in een regeling voorzien van het gebruik van busbanen teneinde de vlotte doorgang van het geregeld openbaar vervoer te verzekeren.[12]

In de artikelen 32 en 33 wordt evenwel bepaald dat weggebruikers bepaalde artikelen van het koninklijk besluit 'betreffende de Code van de openbare weg' of van het verkeersreglement moeten naleven. Bovendien blijkt uit de nota aan de Vlaamse Regering dat met die verwijzingen naar het verkeersreglement wordt beoogd om een overgangsregeling waarin dat reglement voorziet, waardoor schoolvoertuigen en taxi's tot 1 januari 2027 ook zonder de vereiste signalisatie busbanen kunnen gebruiken,[13] die niet wordt hernomen in het koninklijk besluit 'betreffende de Code van de openbare weg', alsnog tot die datum toe te kunnen passen. Het gaat dan ook veeleer om algemene regels van het wegverkeer die tot de bevoegdheid van de federale overheid inzake de politie over het wegverkeer behoren.

3.9.3. Hetzelfde geldt voor de artikelen 34 en 35 van het ontwerp. Ofschoon niet uit te sluiten valt dat de gewesten op grond van hun bevoegdheid inzake het taxivervoer in een regeling voorzien teneinde de veiligheid van zowel de bestuurder als de passagiers te waarborgen, moet worden vastgesteld dat die bepalingen een letterlijke overname zijn van hetgeen wordt bepaald in artikel 42, § 5, en § 12, 1°, van het koninklijk besluit 'betreffende de Code van de openbare weg'. Wat inzonderheid de kinderbeveiligingssystemen betreft, wordt niet in een verplichting voorzien om in het voertuig over een dergelijk systeem te beschikken,[14] maar wordt het gebruik ervan

[11] Het valt evenwel moeilijk in te zien hoe de *bestuurder* van een taxi zelf onder het verplichte gebruik van een kinderbeveiligingssysteem kan vallen, dat immers enkel geldt voor kinderen kleiner dan 135 cm (zie ook artikel 35 van het ontwerp). Wellicht is de verwijzing ontleend aan de inleidende zin van artikel 41, § 12, van het koninklijk besluit 'betreffende de Code van de openbare weg', waarin ook vrijstellingen voorkomen van *passagiers* die onder dat verplichte gebruik kunnen vallen.

[12] Thans voorziet de Vlaamse regelgeving reeds in een administratieve geldboete voor diegene die de voertuigen van de Vlaamse Vervoersmaatschappij hindert of doet vertragen, hetgeen kan gebeuren door een voertuig te laten stilstaan of te laten parkeren op de plaatsen waar de doorgang van spoorvoertuigen zou worden belemmerd of door een voertuig te parkeren op minder dan 15 m van een halteplaats: zie artikel 44*ter* van het decreet van 31 juli 1990 'betreffende het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn' en artikel 6, 4°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 16 september 2022 'tot bepaling van de reisvoorwaarden en de regels voor de handhaving ervan door de VVM – De Lijn'.

[13] Artikel 85.33 van het verkeersreglement.

[14] Voor een dergelijke regeling zou rechtsgrond kunnen worden gevonden in artikel 21, § 1, 2°, van het decreet van 29 maart 2019 'betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer', waaruit voortvloeit dat de

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

geregeld. Het gaat ook hier veeleer om algemene regels van het wegverkeer die tot de bevoegdheid van de federale overheid inzake de politie over het wegverkeer behoren.

3.9.4. De artikelen 32 tot 35 moeten bijgevolg worden weggelaten uit het ontwerp.

3.10.1. In de artikelen 44 en 45 van het ontwerp worden de maatregelen geregeld die de bestuurder moet nemen bij verlies van lading en wordt voorzien in een verplichting een veiligheidsvest te vragen wanneer de bestuurder in dat geval op een plek terechtkomt waar stilstaan en parkeren verboden is.

Volgens de gemachtigde kan voor die bepalingen een beroep worden gedaan op de bevoegdheid van de gewesten inzake de regelgeving inzake het plaatsen en de technische eisen, evenals de controle op de verkeerstekens[15] (artikel 6, § 1, XII, 2°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980).

3.10.2. In de toelichting bij wat artikel 23 van de bijzondere wet van 6 januari 2014 is geworden, waarbij die bevoegdheid wordt overgedragen aan de gewesten, wordt hieromtrent het volgende gesteld:

> "Deze bepaling voorziet in de overdracht van de bevoegdheid inzake technische eisen en het plaatsen van en het toezicht op de verkeerstekens. De bepaling van de verkeerstekens zelf blijft tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren. Onder verkeerstekens wordt verstaan verkeerslichten, verkeersborden en wegmarkeringen. 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 en verkeersbelemmeringen op de openbare weg. Het betreft eveneens de algemene plaatsingsvoorwaarden, zoals thans bepaald in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg."[16]

Uit de verwijzing in de aangehaalde parlementaire voorbereiding naar de algemene plaatsingsvoorwaarden in het verkeersreglement en het ministerieel besluit van 7 mei 1999 'betreffende het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen op de openbare weg' kan worden opgemaakt dat de signalisatie van verkeersbelemmeringen tot de bevoegdheid van de gewesten kan worden gerekend.[17] Die bevoegdheid houdt enkel in dat de gewesten de verkeerslichten, de verkeersborden, en de wegmarkeringen mogen bepalen waarmee verkeersbelemmeringen moeten worden gesignaleerd.

3.10.3. Door in de artikelen 44, §§ 1 en 2, en 45 van het ontwerp te bepalen dat bij verlies van lading een bestuurder alle richtingaanwijzers gelijktijdig moet inschakelen of, als dat niet

exploitatievoorwaarden die de Vlaamse Regering bepaalt onder meer betrekking hebben op de inrichting en de uitrusting van de voertuigen waarmee de diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer worden verricht.

[15] Met uitzondering van de verkeerstekens met betrekking tot douanestroken, aan overwegen en kruisingen met spoorwegen en op de militaire wegen.

[16] *Parl.St.* Vl.Parl. 2012-13, nr. 5-2232/1, 135.

[17] Zie immers de artikelen 60.2 en 78.2 van het verkeersreglement en artikel 10 van het ministerieel besluit van 7 mei 1999.

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

mogelijk is, de gevarendriehoek goed zichtbaar moet plaatsen, en een veiligheidsvest moet dragen wanneer hij het voertuig verlaat op een plaats waar stilstaan of parkeren is verboden, wordt niet zozeer de signalisatie van een verkeersbelemmering geregeld, maar wordt de wijze bepaald waarop een bestuurder zich moet gedragen in het wegverkeer. Een dergelijke regeling is dan ook een algemene regel van het wegverkeer die tot de bevoegdheid van de federale overheid inzake de politie over het wegverkeer behoort.

Die bepalingen moeten dan ook worden weggelaten uit het ontwerp.

3.10.4. Artikel 44, § 3, van het ontwerp bepaalt de gevallen waarin de bevoegde persoon ambtshalve voor de verplaatsing van het voertuig en de lading zorgt. In zoverre het voertuig of de lading de aansprakelijkheid van de wegbeheerder in het gedrang kunnen brengen, kan voor die regeling een beroep worden gedaan op de bevoegdheid van de gewesten inzake de wegen en hun aanhorigheden (artikel 6, § 1, X, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980).

3.11.1. Luidens artikel 52 van het ontwerp halen buiten de autosnelwegen bestuurders van langere en zwaardere slepen voertuigen niet in die meer dan 50 km/u rijden.

Volgens de nota aan de Vlaamse Regering wordt voor die bepaling een beroep gedaan op de bevoegdheid van de gewesten voor de reglementering inzake het uitzonderlijk vervoer over de weg (artikel 6, § 1, X, 13°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980). Nog uit die nota kan worden opgemaakt dat volgens de stellers van het ontwerp de langere en zwaardere slepen tot het uitzonderlijk vervoer moeten worden gerekend.[18]

In het licht hiervan moet het volgende worden opgemerkt.

3.11.2. De aan de gewesten toegekende bevoegdheid voor de reglementering inzake het uitzonderlijk vervoer over de weg “beoogt niet enkel de bescherming van de wegeninfrastructuur maar omvat ook het regelen van het veilig en vlot verkeer van het uitzonderlijk vervoer, daarbij rekening houdend met de weerslag die dit soort vervoer kan hebben op het wegverkeer in het algemeen. Het vormt een uitzondering op de principiële bevoegdheid van de federale overheid inzake verkeersreglementering.”[19]

Op grond hiervan mogen de gewesten voor uitzonderlijk vervoer in een inhaalverbod voorzien.

3.11.3. De vraag rijst evenwel of langere en zwaardere slepen tot het uitzonderlijk vervoer moeten worden gerekend, zoals in de nota aan de Vlaamse Regering wordt aangenomen.

Te dien aanzien moet worden vastgesteld dat in het ontwerp dat begrip niet wordt gedefinieerd. Er kan evenwel worden aangenomen dat hiermee langere en zwaardere slepen

[18] Artikel 52 van het ontwerp maakt overigens deel uit van afdeling 2 (‘Uitzonderlijk vervoer’) van hoofdstuk 6 (‘Bijzondere regels voor specifieke weggebruikers’) van het ontwerp.

[19] Zie RvS 25 november 2020, nr. 249.037, *Belgische Staat t. Vlaams Gewest*, nr. 9.2. Nog volgens dit arrest omvat dit “de bevoegdheid voor het regelen van het veilig en vlot verkeer van het uitzonderlijk vervoer, daarbij rekening houdend met de weerslag die dit soort vervoer kan hebben op het wegverkeer in het algemeen, zoals het vermijden dat het andere wegverkeer wordt gehinderd en ongevallen worden voorkomen” (nr. 9.4).

‡LW-BIDYLFDAF-HFCJUQ‡

worden bedoeld zoals geregeld in afdeling 2 (‘Vervoer met langere en zwaardere slepen’) van hoofdstuk 2 van het decreet van 3 mei 2013 ‘betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’.

Oorspronkelijk werd in artikel 2, 6/1°, van dat decreet, zoals ingevoegd bij artikel 2 van het decreet van 7 juli 2017 ‘houdende wijziging van het decreet van 3 mei 2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport’ het begrip “langere en zwaardere sleep” gedefinieerd als volgt:

> “een sleep van voertuigen waarvan de samenstelling niet beantwoordt aan de voorschriften voor maximale massa en maximale lengte, bepaald in het technisch reglement;”.[20]

In zoverre uit die definitie blijkt dat, opdat er gewag kon worden gemaakt van een langere en zwaardere sleep, het moest gaan om een sleep die afweek van hetgeen werd bepaald in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 ‘houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen’,[21] ging het inderdaad om een vorm van uitzonderlijk vervoer.[22]

Bij artikel 1, 1°, van het koninklijk besluit van 18 maart 2018[23] werd evenwel een punt 3.1.3.7 toegevoegd aan artikel 32*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, waardoor voor langere en zwaardere slepen de maximale lengte werd vastgesteld op 25,25 meter. Vermits in artikel 4 van het decreet van 3 mei 2013 de maximale lengte van een langere en zwaardere sleep eveneens op 25,25 meter is bepaald – en voor zover de massa van de langere en zwaardere sleep die bepaald in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 al niet overschrijdt –, ging het niet langer om een sleep waarvan de afmetingen afweken van hetgeen werd bepaald in het koninklijk besluit van 15 maart 1968. De decreetgever heeft dat met zoveel woorden erkend,[24] en de definitie van langere en zwaardere sleep in artikel 2, 6/1°, van dat decreet naar aanleiding hiervan aangepast.[25] Dit zou impliceren dat het niet langer om uitzonderlijk vervoer zou gaan.

Er moet evenwel worden vastgesteld dat luidens artikel 40, § 2, tweede lid, van het koninklijk besluit ‘betreffende de Code van de openbare weg’ de totale lengte van de slepen niet meer dan 25 meter mag bedragen, behalve voor de voertuigen van de krijgsmacht. Hierdoor zou een langere en zwaardere sleep met een maximale lengte van 25,25 meter de maximale lengte

---

[20] Voor de invoeging van die definitie bepaalde artikel 4 van het decreet van 3 mei 2013 al dat het ging om “slepen, die wegens hun samenstelling wat lengte en massa betreft niet beantwoorden aan de voorschriften, bepaald in het technisch reglement”.

[21] En met name van punt 3.1.3.5 van artikel 32*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, waarin de afmetingen van slepen worden bepaald.

[22] Zie de definitie van uitzonderlijk voertuig in artikel 3, eerste lid, van het koninklijk besluit van 2 juni 2010 ‘betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen’.

[23] Koninklijk besluit van 18 maart 2018 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg betreffende langere en zwaardere voertuigen’.

[24] Zie *Parl.St.* Vl.Parl. 2022-23, nr. 1560/1, 16-17.

[25] Artikel 6 van het decreet van 31 maart 2023 ‘over diverse bepalingen over het gemeenschappelijk vervoer, de weginfrastructuur en het wegenbeleid, en de waterinfrastructuur en het waterbeleid’.

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

vastgesteld in dat koninklijk besluit alsnog overschrijden en kan er opnieuw gewag worden gemaakt van uitzonderlijk vervoer.

Door de maximale lengte van slepen terug te brengen tot 25 meter lijkt ook de federale overheid aan te nemen dat langere en zwaardere slepen als uitzonderlijke voertuigen moeten worden beschouwd,[26] in welk geval de gewesten op grond van hun bevoegdheid voor het uitzonderlijk vervoer op de weg voor die voertuigen in een inhaalverbod mogen voorzien.

De stellers van het ontwerp zouden zich er evenwel bij de federale overheid van moeten vergewissen of dit de bedoeling is van het voormelde artikel 40, § 2, tweede lid.[27]

3.12.1. Luidens artikel 53 van het ontwerp mogen de aanhangwagens die worden getrokken door een fiets en worden gebruikt in het kader van pilootprojecten voor het goederenvervoer, een breedte hebben van maximaal 1,20 meter.

Ook voor deze bepaling wordt blijkens de nota aan de Vlaamse Regering een beroep gedaan op de bevoegdheid van de gewesten voor de reglementering inzake het uitzonderlijk vervoer over de weg (artikel 6, § 1, X, 13°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980). Te dien aanzien wordt in die nota gesteld dat "[i]n de BWHI (…) geen enkel onderscheid [wordt] gemaakt naargelang 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".

3.12.2. In de toelichting bij wat artikel 23 van de bijzondere wet van 6 januari 2014 is geworden, wordt omtrent de bevoegdheid van de gewesten inzake het uitzonderlijk vervoer over de weg gesteld dat het gaat over "de materies die in elk geval in de volgende teksten worden geregeld:

- het koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen;
- het ministerieel besluit van 16 december 2010 betreffende de procedure, de vorm en de inhoud van de vergunning voor het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen."[28]

In artikel 3 van het koninklijk besluit van 2 juni 2010, waarnaar wordt verwezen, wordt bij de omschrijving van het begrip "uitzonderlijk voertuig" enkel gewag gemaakt van "een auto, een aanhangwagen of een sleep". Dit betekent echter niet dat de bevoegdheidsoverdracht inzake het uitzonderlijk vervoer beperkt is tot vervoer met dergelijke voertuigen, vermits uit de aangehaalde parlementaire voorbereiding, en met name uit de woorden "in elk geval", blijkt dat het om een enuntiatieve, en niet om een limitatieve, opsomming gaat.

[26] In het verslag aan de Koning bij het koninklijk besluit 'betreffende de Code van de openbare weg' wordt overigens het volgende gesteld: "De reglementering omtrent uitzonderlijk vervoer is een bevoegdheid van de gewesten. Bijgevolg wordt de bepaling (oud artikel 17.3) die langere en zwaardere voertuigen verbiedt om buiten de autosnelwegen voertuigen die meer dan 50 km/u rijden in te halen, niet meer opgenomen."

[27] In welk geval omwille van de rechtszekerheid ook punt 3.1.3.7 van artikel 32*bis* van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 zou moeten worden opgeheven.

[28] *Parl.St.* Senaat 2012-13, nr. 5-2232/1, 136.

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

Bovendien moeten, volgens de vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, de Grondwetgever en de bijzondere wetgever, voor zover zij er niet anders over hebben beschikt, worden geacht aan de gemeenschappen en de gewesten de volledige bevoegdheid te hebben toegekend tot het uitvaardigen van de regels die eigen zijn aan de hun toegewezen aangelegenheden.[29] Door aan de gewesten de bevoegdheid voor de reglementering inzake het uitzonderlijk vervoer over de weg over te dragen, heeft de bijzondere wetgever dan ook de volledige bevoegdheid toegekend om de regels uit te vaardigen die aan die aangelegenheid eigen zijn.

Bijgevolg kan ook ten aanzien van een fiets en zijn aanhangwagen worden aangenomen dat het om een uitzonderlijk voertuig gaat. Daarbij moet rekening worden gehouden met het gegeven dat fietsen en hun aanhangwagens door de technologische evolutie, en met name de elektrificatie, de laatste jaren in toenemende mate kunnen worden ingeschakeld voor het vervoer van steeds zwaardere lasten.

Wel kan uit de verwijzing in de aangehaalde parlementaire voorbereiding naar het koninklijk besluit van 2 juni 2010 worden opgemaakt dat, opdat er gewag zou kunnen worden gemaakt van een uitzonderlijk voertuig, “de grenzen inzake massa of afmetingen vastgesteld in de Wegcode en het technisch reglement” moeten worden overschreden.

3.12.3. Uit wat voorafgaat vloeit voort dat ten aanzien van fietsen en hun aanhangwagens kan worden aangenomen dat het om uitzonderlijke voertuigen gaat, voor zover de grenzen inzake massa of afmetingen bepaald in het koninklijk besluit ‘betreffende de Code van de openbare weg’[30] worden overschreden. De vraag rijst of dit het geval is.

In advies 71.824/1/V heeft de Raad van State, afdeling Wetgeving, erop gewezen dat artikel 82.4.2 van het verkeersreglement de maximale breedte van een aanhangwagen getrokken door een fiets op 1 meter vaststelt, maar dat die bepaling daaraan toevoegt dat aanhangwagens, gebruikt in het kader van pilootprojecten, onder de door de bevoegde overheden bepaalde voorwaarden, een breedte mogen hebben van maximum 1,20 meter. De Raad leidt hieruit af dat door het optreden van de federale overheid het vervoer met aanhangwagens tot 1,20 meter niet langer als “uitzonderlijk vervoer” beschouwd lijkt te kunnen worden.[31]

Ook in artikel 53 van het ontwerp wordt de maximale breedte van een aanhangwagen die wordt voortgetrokken door een fiets en mag worden gebruikt voor een pilootproject voor het goederenvervoer, vastgesteld op 1,20 meter.

Te dien aanzien moet evenwel worden vastgesteld dat in artikel 81, § 8, van het koninklijk besluit ‘betreffende de Code van de openbare weg’ enkel nog wordt bepaald dat de breedte, met inbegrip van de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een fiets

[29] Zie o.m. GwH 9 november 2023, nr. 143/2023, B.12; GwH 9 november 2023, nr. 147/2023, B.5.

[30] Het koninklijk besluit van 15 maart 1968 bevat geen regels inzake de massa of afmetingen van fietsen en hun aanhangwagens.

[31] Adv.RvS 71.824/1/V van 3 augustus 2022 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 9 september 2022 ‘over het goederenvervoer met brede fietsaanhangwagens in het kader van een proefproject’, opmerking 6.

‡LW-BIDYLFDAF-HFCJUQ‡

niet meer mag bedragen dan 1 meter. De verwijzing naar proefprojecten betreffende het vervoer van goederen in aanhangwagens met een breedte van maximaal 1,20 meter werd niet hernomen.

Bijgevolg lijkt ook de federale overheid aan te nemen dat aanhangwagens getrokken door een fiets die breder zijn dan 1 meter als uitzonderlijke voertuigen moeten worden beschouwd, in welk geval de gewesten op grond van hun bevoegdheid voor het uitzonderlijk vervoer de maximale breedte kunnen bepalen van dergelijke aanhangwagens.[32]

De stellers van het ontwerp zouden zich er evenwel bij de federale overheid van moeten vergewissen of dit de bedoeling is van het voormelde artikel 81, § 8.

3.13. Luidens artikel 69 van het ontwerp zijn de uitrusting en onderdelen van een voertuig altijd in goede staat van werking en zijn voortreffelijk onderhouden en geregeld.

Voor zover met “in goede staat van werking” wordt bedoeld dat die uitrusting en die onderdelen in overeenstemming moeten zijn met de door de federale overheid bepaalde technische voorschriften voor voertuigen, kan voor die bepaling een beroep worden gedaan op de bevoegdheid van de gewesten inzake 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 (artikel 6, § 1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980). In zoverre een gebrekkig onderhoud of een gebrekkige regeling nadelig kan zijn voor de staat van de wegen, kan voor die bepaling ook een beroep worden gedaan op de bevoegdheid van de gewesten inzake de wegen en hun aanhorigheden (artikel 6, § 1, X, 1°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980).

3.14. Luidens artikel 70, 2°, van het ontwerp is het verboden rook te ontwikkelen die de grenswaarden overschrijdt die vastgesteld zijn door het koninklijk besluit van 15 maart 1968, tenzij bij voorbijgaande uitlatingen van rook die wordt veroorzaakt door de motor aan te zetten of de gangwissel van de voertuigen te gebruiken.

Ofschoon, zoals hiervoor vermeld (opmerking 3.13), de gewesten bevoegd zijn 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, vermogen zij op grond hiervan niet in afwijkingen te voorzien op de door de federale overheid bepaalde technische voorschriften. Bijgevolg moet het zinsdeel “tenzij bij voorbijgaande uitlatingen van rook die wordt veroorzaakt door de motor aan te zetten of de gangwissel van de voertuigen te gebruiken” worden weggelaten.

---

[32] In arrest nr. 249.528 heeft de Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak, weliswaar geoordeeld dat de gewesten op grond van hun bevoegdheid voor de regelgeving inzake maximaal toegelaten massa en massa’s over de assen van de voertuigen die gebruikmaken van de openbare wegen (artikel 6, § 1, XII, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980) niet de technische voorschriften kunnen regelen van voertuigen en hun aanhangwagens, die in het verkeersreglement zijn bepaald: RvS 19 januari 2021, nr. 249.528, *État belge t. Région de Bruxelles-Capitale*. Uit dat arrest blijkt evenwel dat op dat ogenblik artikel 82.4.2 van het verkeersreglement, net zoals het bestreden besluit, bepaalde dat aanhangwagens gebruikt in het kader van pilootprojecten een breedte mochten hebben van maximum 1,20 meter. Bijgevolg kon er geen gewag worden gemaakt van uitzonderlijk vervoer. In het kader van hun bevoegdheid voor de regelgeving inzake het uitzonderlijk vervoer over de weg mogen de gewesten alleszins (bijzondere) technische voorschriften vaststellen: RvS 25 november 2020, nr. 249.037, *Belgische Staat t. Vlaams Gewest*, nr. 9.2.

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

3.15. Voor de regels van politie over het wegverkeer die, zoals blijkt uit wat hiervoor is opgemerkt, tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren, kan in herinnering worden gebracht dat artikel 6, § 4, 3°, derde lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 voor de gewestregeringen in de mogelijkheid voorziet om tussen te komen in hun opstelling of wijziging. Die bepaling luidt immers:

> "Elke gewestregering kan wijzigingen aan de politieregels voor het wegverkeer voorstellen. De bevoegde federale overheid legt die ter overleg voor aan de regeringen van de drie gewesten. In geval van een consensus over die wijzigingen, neemt de Koning ze aan of dient Hij ze in de Kamer van volksvertegenwoordigers."

Voorts moet de federale overheid, net zoals de gewesten overigens, bij het opstellen van politieregels over het wegverkeer, het evenredigheidsbeginsel in acht nemen en mag ze geen bepalingen aannemen die van die aard zouden zijn dat ze de uitoefening van de bevoegdheden van de gewesten onmogelijk of overdreven moeilijk zouden maken.

RECHTSGROND

4.1. Het ontwerp vindt, onder voorbehoud van wat volgt, rechtsgrond in artikel 1, eerste lid, van de wegverkeerswet. In die bepaling wordt de Koning (lees: de Vlaamse Regering) gemachtigd om de algemene reglementen vast te stellen betreffende de politie over het verkeer op de wegen van voetgangers, van middelen van vervoer te land en dieren, alsmede van de middelen van vervoer per spoor die de openbare weg gebruiken.

4.2. Artikel 25 van het ontwerp, waarin de bepalingen worden vastgesteld bij overtreding waarvan een voertuig kan worden geïmmobiliseerd met een wielklem, vindt rechtsgrond in artikel 54*bis* van de wegverkeerswet, naar luid waarvan in de door de Koning bepaalde gevallen van parkeerovertredingen het voertuig met een wielklem kan worden geïmmobiliseerd. Die bepaling moet bijgevolg worden vermeld in de rubriek 'Rechtsgronden' in de aanhef.

4.3. Luidens artikel 4, § 4, tweede lid, tweede zin, van het ontwerp gebeurt de verplaatsing waarvoor de bevoegde persoon zorgt, op risico en kosten van de bestuurder en de burgerlijk aansprakelijke personen, tenzij de bestuurder afwezig is en het voertuig reglementair is geparkeerd. Artikel 44, § 3, derde lid, van het ontwerp voorziet in een gelijkaardige regeling.

In advies 50.082/4 van 19 september 2011 heeft de Raad van State, afdeling Wetgeving, evenwel het volgende opgemerkt:

> "Artikel 6.4, eerste tot derde lid, van het ontwerp luidt als volgt:
>
> '6.4. Voertuig verplaatsen.
>
> Elke bestuurder van een stilstaand of geparkeerd voertuig moet dit verplaatsen zodra hij daartoe door een bevoegd persoon aangemaand wordt.
>
> Weigert de bestuurder of is hij afwezig, dan mag de bevoegde persoon ambtshalve voor de verplaatsing van het voertuig zorgen. De verplaatsing gebeurt op risico en kosten van de bestuurder en de burgerlijk aansprakelijke personen, behalve wanneer de bestuurder afwezig is en het voertuig reglementair is geparkeerd.

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

Zonder het optreden van een bevoegd persoon kan dit recht in dezelfde omstandigheden, niet door een weggebruiker uitgeoefend worden.'

Het is de afdeling Wetgeving van de Raad van State niet duidelijk welke wettelijke bepaling de steller van het ontwerp machtigt te voorzien in specifieke regels die van het gemeen recht inzake burgerlijke aansprakelijkheid afwijken wat betreft het verplaatsen van voertuigen door een bevoegd persoon.

Doordat daarvoor geen passende rechtsgrond gevonden kan worden, dient in artikel 6.4 tweede lid, van het ontwerp de tweede zin te worden geschrapt[33]."

Hetzelfde geldt voor de artikelen 4, § 4, tweede lid, tweede zin, en 44, § 3, derde lid, van het ontwerp.

4.4. In zoverre de rubriek 'Rechtsgronden' in de aanhef naar artikel 1 van de wegverkeerswet in zijn algemeenheid verwijst, moet worden vastgesteld dat in het ontwerp niet wordt voorzien in een vergoeding, zodat het tweede en het derde lid van die bepaling geen rechtsgrond bieden voor het ontwerp.

Bijgevolg moet enkel worden verwezen naar artikel 1, *eerste lid*, van de wegverkeerswet.

VORMVEREISTEN

5. Het ontwerp bevat technische voorschriften in de zin van richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 'betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij', zoals bijvoorbeeld de artikelen 40, § 2, tweede lid, 4°, 41, 49 en 64 ervan.

Krachtens artikel 5 van richtlijn (EU) 2015/1535 moet een dergelijk ontwerp van technisch voorschrift aan de Europese Commissie meegedeeld worden. In dat geval geldt overeenkomstig artikel 6 van die richtlijn een wachttijd van (ten minste) drie maanden voordat het ontwerp aangenomen mag worden.

6. Overeenkomstig artikel 5, § 1, eerste lid, 1°, van het decreet van 7 juli 2006 'houdende de oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen' is de Vlaamse Regering verplicht om het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (hierna: MORA) in te winnen over onder meer de ontwerpen van besluit van de Vlaamse Regering die betrekking hebben op mobiliteit, havens, luchthavens, infrastructuur, verkeersveiligheid of op sterk mobiliteitsgenererende activiteiten, die de Vlaamse Regering beschouwt als basisuitvoeringsbesluiten en die daarom van strategisch belang zijn.

[33] *Voetnoot 7 van het aangehaalde advies*: Een soortgelijke opmerking is gemaakt in advies 42.448/4, gegeven op 12 maart 2007 over artikel 2 van het ontwerp dat geleid heeft tot het koninklijk besluit van 27 april 2007 waarbij het koninklijk besluit van 1 december 1975 'houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg' gewijzigd is.

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

Niettegenstaande de Vlaamse Regering een appreciatieruimte heeft om te bepalen welke besluiten als basisbesluiten kunnen worden beschouwd, komt het de Raad van State alvast voor dat dit voor het thans voorliggende ontwerp het geval is en dat het bijgevolg voor advies aan de MORA zou moeten worden voorgelegd.

De omstandigheid dat, zoals wordt uiteengezet in de nota aan de Vlaamse Regering, het ontwerp informeel werd voorgelegd aan de MORA en dat de MORA naar aanleiding daarvan blijkbaar verschillende vragen en opmerkingen heeft geformuleerd bij het ontwerp, doet geen afbreuk aan die formele adviesverplichting.

7. Indien de aan de Raad van State voorgelegde tekst ten gevolge van het vervullen van de voornoemde vormvereisten nog wijzigingen zou ondergaan,[34] moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen, ter inachtneming van het voorschrift van artikel 3, § 1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, aan de afdeling Wetgeving worden voorgelegd.

ALGEMENE OPMERKING

8. De artikelen 28, 29, 30 en 65 van het ontwerp voorzien in de mogelijkheid voor de Vlaamse minister bevoegd voor de weginfrastructuur en het wegenbeleid, om bepaalde beslissingsbevoegdheden over te laten aan zijn gemachtigde.

Hieromtrent ondervraagd bevestigde de gemachtigde dat het telkens gaat om een delegatie van individuele beslissingsbevoegdheid en niet van regelgevende bevoegdheid, zodat er geen bezwaar rijst tegen deze delegatie.

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 2

9. De gemachtigde beaamde dat in artikel 2, eerste lid, 1°, van het ontwerp moet worden verwezen naar de “gemeente” (niet: “gemeenteraad”) die een reglement vaststelt met betrekking tot een bijzondere parkeerregeling.

Artikel 3

10.1. In artikel 3, eerste lid, 5°, van het ontwerp wordt gewag gemaakt van “het personeel van de maatschappijen voor het geregeld openbaar vervoer”. Op de vraag waarom wordt verwezen naar meerdere maatschappijen, antwoordde de gemachtigde als volgt:

> “In het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de Code van de openbare weg is in artikel 2 een definitie voorzien van ‘voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer’: ‘de voertuigen van de exploitanten die overeenkomstig Verordening 1370/2007 zijn belast met

[34] Namelijk andere wijzigingen dan diegene waarvan in dit advies melding wordt gemaakt of wijzigingen die ertoe strekken tegemoet te komen aan hetgeen in dit advies wordt opgemerkt.

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

een openbare dienstverplichting en die worden ingezet voor het geregeld openbaar vervoer van personen of de voertuigen die belast zijn met het toezicht, controle of onderhoud ervan.'

Deze definitie kwam tot stand na overleg en is werkbaar binnen elk gewest.

In artikel 3, eerste lid, 5° van het ontwerp gaat het om het personeel van de maatschappijen voor het geregeld openbaar vervoer, met name het personeel van de exploitant die overeenkomstig Verordening 1370/2007 is belast met een openbare dienstverplichting en die wordt ingezet voor het geregeld openbaar vervoer.

In het Vlaamse Gewest is De Lijn momenteel 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 van 26 april 2019 'betreffende de basisbereikbaarheid'. Op dit moment is er in Vlaanderen weliswaar maar één maatschappij voor het geregeld openbaar vervoer, evenwel werd geopteerd voor een toekomstbestendige formulering. Het is namelijk mogelijk dat er in de toekomst sprake zal zijn van meerdere exploitanten die instaan voor het geregeld openbaar vervoer. Rond 2025 zal een tussentijdse evaluatie gebeuren van De Lijn, het is niet uitgesloten dat er rond 2030 mogelijks een keuze wordt gemaakt voor de samenwerking met een externe (= privé-) exploitant.

Het Vlaamse Gewest is sowieso in geen geval bevoegd om een regeling te treffen voor het personeel van de NMBS, MIVB en TEC zodat o.i. hieromtrent geen misverstanden kunnen ontstaan."

Met die uitleg kan worden ingestemd.

10.2. Om nadere toelichting gevraagd over artikel 3, eerste lid, 7°, van het ontwerp, waarin wordt verwezen naar de provinciale wegendiensten, antwoordde de gemachtigde als volgt:

"Bij nader inzien blijkt dat deze bepaling beter wordt weggelaten, aangezien er op heden geen provinciale wegen, en derhalve ook geen provinciale wegendiensten, meer zijn."

Daarmee kan worden ingestemd.

Artikel 4

11. In artikel 4, § 3, eerste lid, van het ontwerp wordt gewag gemaakt van "personen die de kentekens van hun functie dragen". Op de vraag in welke bestaande regeling(en) die kentekens worden bepaald voor de bevoegde personen opgesomd in artikel 3 van het ontwerp, antwoordde de gemachtigde dat deze bepaling "tot op heden in Vlaanderen geen uitvoering [heeft] gekregen. De in (het huidige en ontworpen) art. 3 opgesomde personen kunnen op dit ogenblik, dan ook niet, bij gebrek aan kentekens van hun functie, bevelen geven aan in beweging zijnde weggebruikers".

Artikelen 9 en 10

12. In de artikelen 9 en 10 van het ontwerp wordt geen melding gemaakt van een mogelijkheid voor de wegbeheerder om een hogere snelheid dan 50, 70 of 120 km/u toe te laten door het plaatsen van een verkeersbord. Op de vraag of dat niet meer mogelijk zal zijn, antwoordde de gemachtigde ontkennend:

‡LW-BIDYLFDAF-HFCJUQ‡

"Zoals in de nota aan de Vlaamse Regering wordt toegelicht, kan de wegbeheerder nog steeds zowel een lagere als een hogere snelheidsbeperking opleggen of toelaten door middel van verkeerstekens. De algemene regel dat verkeerstekens in de hiërarchie boven de verkeersregels staan, geldt immers altijd. (…) Indien het gewest op dit vlak andere richtlijnen wenst te geven aan de wegbeheerder is het mogelijk om dit te regelen in de reglementering inzake de plaatsingsvoorwaarden van verkeerstekens."

Met die zienswijze kan worden ingestemd.

Artikel 11

13. In artikel 11, 3°, van het ontwerp wordt de snelheid beperkt tot 30 km/u op de "voorbehouden wegen". Op de vraag wat daarmee wordt bedoeld, antwoordde de gemachtigde als volgt:

"Voor de betekenis van de begrippen (zoals de 'voorbehouden weg') wordt, met uitzondering van de opsomming in artikel 2, eerste lid, 1°-5° verwezen naar het koninklijk besluit betreffende de Code van de openbare weg. Dit is expliciet opgenomen in artikel 2, tweede lid van het ontwerp *('Met uitzondering van de begrippen, vermeld in het eerste lid, hebben de begrippen in dit besluit de betekenis, vermeld in het koninklijk besluit…').*

In het huidig Wegverkeersreglement is een definitie van 'voorbehouden weg' opgenomen in artikel 2.34 maar, overeenkomstig de gemaakte afspraken binnen de werkgroep tot hervorming van de wegcode, is deze definitie niet hernomen in het federaal ontwerp betreffende de Code van de openbare weg aangezien deze zich beperkt tot het definiëren van een term die verwijst naar een verkeersteken. In alle gevallen waarin een definitie bestond uit het loutere verwijzen naar een verkeersteken werd in de federale Code niet langer een definitie opgenomen.

De voorbehouden weg is de weg afgebakend door de verkeersborden R9 en R11, zoals opgenomen in artikel 70, §1 van het federaal ontwerp betreffende de Code van de openbare weg."

Aangezien de lezer van dit ontwerp zelfs niet aan de hand van de definities in artikel 2 van het koninklijk besluit 'betreffende de Code van de openbare weg' kan achterhalen wat de betekenis is van de term "voorbehouden weg", maar daarvoor die tekst moet doorploegen, is het raadzaam om in het ontwerp een definitie op te nemen van die term (die overigens ook voorkomt in artikel 54, 2°, van het ontwerp), desgevallend met verwijzing naar de verkeersborden R9 en R11 bedoeld in artikel 70, § 1, van het voormelde koninklijk besluit.

Artikel 13

14. Artikel 13 van het ontwerp regelt voor verscheidene erin vermelde voertuigen de maximale snelheid. De gemachtigde gaf daarover de volgende toelichting:

"De snelheidslimieten volgens de aard van het voertuig, zoals voorzien in artikel 13, §1, eerste lid van het ontwerp, gelden altijd, ook in het geval dat er een hogere snelheid is toegelaten door een verkeersbord.

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

Indien een verkeersbord of een verkeersregel daarentegen een lagere snelheid oplegt, dan zijn deze voertuigen verplicht zich aan de lager opgelegde snelheid te houden. Zo mogen deze voertuigen binnen een zone 30 maximaal 30 km/u rijden."

Dit zou verder kunnen worden verduidelijkt door in de inleidende zinnen van artikel 13, § 1, eerste lid, en § 2, van het ontwerp telkens te vermelden "ongeacht een hogere snelheid toegelaten door een verkeersbord".

Artikel 15

15. De gemachtigde beaamde dat in artikel 15, derde lid, van het ontwerp moet worden verwezen naar artikel 1, *eerste lid*, van het koninklijk besluit van 18 april 1974 'tot bepaling van de algemene wijze van uitvoering van de wet van 4 januari 1974 betreffende de feestdagen'.

Artikel 20

16.1. In artikel 20, § 1, derde lid, van het ontwerp wordt bepaald dat als meer dan één motorfiets wordt geparkeerd binnen een afgebakend parkeervak dat is bedoeld voor één auto, voor dat parkeervak maar één keer moet worden betaald. Op de vraag of niet moet worden voorzien, in het licht van het gelijkheidsbeginsel, voor een aangepaste betalingsregeling voor voertuigen die in hun eentje meer dan een parkeervak innemen, antwoordde de gemachtigde als volgt:

"In het federale ontwerp is in art. 20 bepaald: '§ 3. Indien er parkeerplaatsen zijn, moeten de voertuigen zo worden opgesteld dat de markeringen niet worden overschreden.'

Deze bepaling heeft tot gevolg dat een groot voertuig dat niet binnen de markering past, niet op de parkeerplaats mag staan."

Met die zienswijze kan worden ingestemd.

16.2. Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, verduidelijkte de gemachtigde dat met het betalend parkeren "op andere wijzen" vermeld in artikel 20, § 2, van het ontwerp wordt bedoeld "betalend parkeren via app, sms en een betaalparkeerkaart die automatisch de gebruikte parkeertijd debiteert van het saldo".

Artikel 22

17. In artikel 22, 2°, van het ontwerp wordt met betrekking tot het parkeren op voorbehouden plaatsen gewag gemaakt van een aanvulling van het verkeersbord E9 met zonale geldigheid "met het symbool of het opschrift van de parkeerkaart (M33-P35)". De gemachtigde gaf de volgende verduidelijking:

"Dit betreft het onderbord M33 met pictogram P35, het gaat om een samenlezing van artikel 72, §5, van het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de Code van de openbare weg en bijlage 1.

De borden 'M33' zijn terug te vinden in art.72, §5, van het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de Code van de openbare weg:

‡LW-BIDYLFDAF-HFCJUQ‡

M33 – Onderborden die het toepassingsgebied van het verkeersbord waaronder ze zijn geplaatst, beperken tot of voorbehouden voor de categorieën van weggebruikers, voertuigen of het gedrag zoals op het onderbord aangeduid.

De symbolen en opschriften die op deze onderborden kunnen zijn aangeduid, worden vermeld in bijlage 1 (= Pictogrammen).

Bijlage 1.:

P.35 – voertuigen die gebruikt worden door personen met een parkeerkaart, bijvoorbeeld voor:

- personen met een handicap;

- deelvoertuigen;

- bewoners.

Het symbool voor deelvoertuigen en de term ‘bewonerskaart’ kunnen aangepast zijn in functie van de categorie van het voertuig of de weggebruiker.”

Artikel 26

18. De gemachtigde beaamde dat in artikel 26 van het ontwerp de verwijzing naar artikel 15 moet worden weggelaten. Tevens rijst de vraag of volledigheidshalve niet moet worden verwezen naar artikel 20 van het ontwerp.

Artikel 31

19.1. Artikel 31 van het ontwerp lijkt eerder op zijn plaats te zijn in de regelgeving inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg.

19.2. Het is niet duidelijk wat wordt bedoeld met de verwijzing naar “verordeningsbepalingen van intern recht”. De gemachtigde kon dit ook niet nader duiden. De verwijzing moet worden gespecifieerd of verduidelijkt, op zijn minst in de nota aan de Vlaamse Regering naar aanleiding van de definitieve goedkeuring van het te nemen besluit.

Artikel 36

20. In artikel 36, §§ 2 en 5, van het ontwerp wordt gewag gemaakt van de “grootste zijomtrek” van een voertuig. De gemachtigde verduidelijkte dit als volgt:

“Een voertuig heeft een maximale buitenomtrek, zijnde de maximale afmetingen van het voertuig. Artikel 36, §2, van het ontwerp gaat over lading die uit lange stukken bestaat. Een lading mag achteraan uitsteken. Met de grootste zijomtrek wordt bijgevolg bedoeld dat de lading niet buiten de maximale breedte van het voertuig mag komen. Het betreft dus de omtrek van het voertuig op de rechter- of linkerzijde.”

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

Artikel 38

21. De gemachtigde beaamde dat in artikel 38, § 1, 1°, van het ontwerp meer precies kan worden verwezen naar artikel 32*bis*, 3.1.1, tweede lid, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Artikel 42

22.1. De gemachtigde beaamde dat in artikel 42, § 1, eerste lid, van het ontwerp moet worden verwezen naar artikel 41 (niet: 37).

22.2. In artikel 42, § 2, eerste lid, en § 3, van het ontwerp kan, zoals de gemachtigde bevestigde, meer precies worden verwezen naar artikel 28 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

22.3. De gemachtigde gaf de volgende toelichting over de notie “omtreklicht” in artikel 42, § 4, van het ontwerp:

> “Omtreklichten dienen derhalve om de buitenomtrek aan te geven, in dit geval van de lading (die meer dan 0,40 m uitsteekt). (…)
>
> De term ‘omtreklicht’ is gedefinieerd in artikel 28, §1, 8° van het KB 15/03/1968: ‘Omtreklicht: het voertuiglicht dat, hetzij van voren, hetzij van achteren gezien, dient om de buitenomtrek van het voertuig aan te geven’.
>
> Zoals het woord zelf zegt, dient een omtreklicht derhalve om de buitenomtrek aan te geven. In het geval van artikel 42, §4, eerste lid, gaat het over de omtrekt van de lading (die meer dan 0,40 m uitsteekt).”

Artikel 43

23.1. De gemachtigde beaamde dat artikel 43 van het ontwerp beter naar afdeling 2 van hetzelfde hoofdstuk 4 wordt verplaatst, aangezien het in hoofdzaak betrekking heeft op (afwijkingen van) de afmetingen van de lading.

23.2. Op de vraag wie toestemming moet geven voor een folkloristische manifestatie als bedoeld in artikel 43 van het ontwerp, antwoordde de gemachtigde als volgt:

> “Artikel 43 van het ontwerp is in overeenstemming met de definitie van een ‘folkloristisch voertuig’ die is opgenomen in het ontwerp van federale Code van de openbare weg. Zoals in de nota aan de Vlaamse Regering wordt toegelicht, wordt de verwijzing in het huidige Wegverkeersreglement naar een ‘door de gemeente’ toegelaten manifestatie niet hernomen, ook niet door de federale overheid, omdat meerdere instanties bevoegd kunnen zijn om een toelating te verlenen en niet alleen de gemeente.

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

Het speelt hierbij bijvoorbeeld een rol waar de manifestatie zich afspeelt. Is het op een autosnelweg (in welk geval de minister een toelating zal verlenen), is het op een gemeenteweg (in welk geval de gemeente toestemming moet verlenen), of verloopt de manifestatie zowel op gemeentewegen als gewestwegen (waarbij zowel een toelating van het gewest als van de gemeente nodig is)? Binnen de gemeenten gelden politiereglementen en retributiereglementen die moeten worden nageleefd. De duur van de manifestatie is eveneens een element waar rekening moet worden mee gehouden om, onder meer, te beoordelen of een vergoeding moet worden betaald door de organisator, hetzij aan het gewest, hetzij aan de gemeente.

Voor de toepassing van de bepalingen in de federale Code van de openbare weg, en van artikel 43 van het ontwerp is het enkel belangrijk dat de manifestatie ‘toegelaten’ is en m.a.w. op een reglementaire wijze verloopt. De inhoudelijke voorschriften i.v.m. het verkrijgen van een toelating voor een manifestatie bevinden zich in de respectievelijke wetgevingen.”

Artikel 61

24. Artikel 61 van het ontwerp verleent een delegatie aan de Vlaamse minister bevoegd voor het algemeen mobiliteitsbeleid en aan de Vlaamse minister bevoegd voor de weginfrastructuur en het wegenbeleid om, elk wat hem betreft, afwijkingen toe te staan op de bepalingen van het te nemen besluit in het kader van experimenten of pilootprojecten, bij wijze van uitzondering, onder de voorwaarden die ze vaststellen en beperkt in de tijd.

Daarmee wordt een gelijkaardige regeling beoogd als diegene waarin de artikelen III.119 tot III.122 van het Bestuursdecreet van 7 december 2018 voorzien, waarbij de Vlaamse Regering wordt gemachtigd om onder bepaalde voorwaarden af te wijken van decretale bepalingen. Niet alleen zijn die voorwaarden strenger dan de enkele voorwaarde in de thans ontworpen delegatie dat de afwijkingen beperkt moeten zijn in de tijd, maar bovendien kan het toekennen van een verordenende bevoegdheid door de Vlaamse Regering aan een van haar leden, enkel toelaatbaar worden geacht in zoverre die delegatie slechts regels van bijkomstige aard of van beperkt belang betreft.

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡

De ontworpen machtiging kan dan ook enkel doorgang vinden in zoverre specifiek wordt vermeld voor welke concrete soort(en) experimenten of pilootprojecten die afwijking mogelijk is en van welke bepalingen van het te nemen besluit daarbij kan worden afgeweken. Indien dat niet mogelijk is, zullen dergelijke experimenten of pilootprojecten moeten worden uitgewerkt in de vorm van wijzigingsbepalingen van het te nemen besluit, met andere woorden door de Vlaamse Regering zelf.

DE GRIFFIER DE EERSTE VOORZITTER

Wim GEURTS Wilfried VAN VAERENBERGH

DE GRIFFIER DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS Jeroen VAN NIEUWENHOVE

‡LW-BIDYLFDAF-HFCCJUQ‡