

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

De Vlaamse Regering verleent, omwille van bevoegdheidsoverschrijdingen, een gedeeltelijk negatief advies bij een aantal bepalingen van het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg en bijlagen. Daarnaast worden een aantal inhoudelijke beleidsmatige opmerkingen gemaakt.

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

2. INHOUD

Per brief van 22 december 2025 verzocht de federale minister van Mobiliteit om het advies van de gewesten over een ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg en bijlagen. Overeenkomstig artikel 3 van het protocol van 24 april 2001 tot regeling van de betrokkenheid van de gewestregeringen bij het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, wordt het advies gevraagd binnen een termijn van 60 kalenderdagen. Gelet op de periode waarin het advies werd

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

gevraagd (in het kerstverlof) en de gelijktijdige overmaking van verschillende andere ontwerpen binnen de reglementering van het verkeer en vervoer, werd de adviestermijn verlengd naar 6 maart 2026.

Het ontwerp wijzigt enerzijds de federale Code van de openbare weg (KB van 3 juni 2024) inhoudelijk en past anderzijds de datum van inwerkingtreding ervan uit tot 1 juni 2027. Het ontwerp kwam tot stand na besprekingen in de interfederale ambtelijke werkgroep die de werkzaamheden na de publicatie van zowel de federale Code van de openbare weg als de drie regionale verkeersreglementen verderzette, ter bespreking van de opmerkingen die n.a.v. de publicatie van de federale Code van de openbare weg door verschillende stakeholders werden gemaakt (o.a. door Centrex, het kenniscentrum van de politie).

Het is belangrijk te benadrukken dat de Code van de openbare weg niet als alleenstaande regelgeving kan worden beschouwd maar onlosmakelijk samenhangt met de gewestelijke verkeersreglementen en alle federale en gewestelijke gekoppelde wetgeving (zoals op het vlak van sancties). De integrale reglementering moet noodzakelijkerwijze gelijktijdig in werking treden en op mekaar zijn afgestemd. Op dit vlak kan verwezen worden naar eerdere toelichtingen in de nota's aan de Vlaamse Regering (VR 2023 0112 DOC.1636/1, VR 2024 1907 DOC.1053/1, VR 2023 3108 DOC.1135/1BIS, VR 2023 0112 DOC.1637/1BIS).

Gelet op de grote maatschappelijke impact van de verkeersreglementering, waar elke burger dagdagelijks mee te maken heeft, is het belangrijk om correcte en duidelijke regelgeving tot stand te brengen, met respect voor de bevoegdheden van elke overheid. Om dit doel te bereiken werden in de interfederale ambtelijke werkgroep, bij de aanvang van de besprekingen die leidden tot de nieuwe verkeersreglementering, een aantal principiële afspraken gemaakt.

Een belangrijke afspraak werd opgenomen in het Verslag aan de Koning bij het KB van 3 juni 2024: *“Om daarin te slagen, besloten de vier ministers die verantwoordelijk zijn voor verkeersveiligheid daarom dat elk element dat door ten minste één gewest als gewestelijke bevoegdheid wordt beschouwd, uit de Code voor de openbare weg geschrapt zal worden en, indien gewenst, in een gewestelijk besluit zal worden opgenomen. De federale Code voor de openbare weg en de drie gewestelijke besluiten zullen dan gelijktijdig hun respectieve wetgevende circuits volgen en tegelijkertijd worden voorgelegd aan het advies van de Verenigde Kamers van de Raad van State, zodat deze laatste zich op grond van gecoördineerde ontwerpen kan bepalen welk bevoegdheidsniveau daadwerkelijk bevoegd is.”*

Het voorliggende ontwerp van KB is op een aantal vlakken in strijd met de gemaakte afspraken waardoor het bevoegdheidsoverschrijdingen bevat en zal onvermijdelijk leiden tot problemen op het terrein. Om die reden dringt een negatief advies van de Vlaamse Regering bij een aantal artikelen zich op.

1. Artikelen met bevoegdheidsoverschrijding

1.1. Artikel 1, 11° - Definitie van parkeerkaart

Door middel van art. 1, 11° van het ontwerp wordt de definitie van de parkeerkaart in art. 2, 51° van het KB van 3 juni 2024 gewijzigd. Het Verslag aan de Koning verduidelijkt niet waarom tot aanpassing wordt overgegaan.

De oorspronkelijke definitie beperkte zich tot het bepalen dat “het model van de parkeerkaart voor personen met een handicap wordt bepaald door de minister bevoegd voor de Sociale Zekerheid”.

Op grond van de nieuwe definitie zal “*de minister bevoegd voor personen met een handicap*” niet alleen de personen aanduiden die de parkeerkaart kunnen krijgen maar o.m. ook het “*gebruik*” ervan regelen:

*“51. Parkeerkaart: een kaart die de houder ervan recht geeft op een bijzondere parkeerregeling, zoals voor onder meer bewoners, deelvoertuigen, personen met een handicap. De minister bevoegd voor personen met een handicap duidt de personen aan die de parkeerkaart voor personen met een handicap kunnen bekomen en de overheden die bevoegd zijn om ze af te geven; hij bepaalt er het model van, alsmede de modaliteiten van afgifte, **van gebruik** en van intrekking. Het document dat in een ander land door de bevoegde overheid van dat land aan personen met een handicap wordt afgegeven, wordt hiermee gelijkgesteld”.*

Het komt niet aan de federale overheid toe om de modaliteiten “*van gebruik*” van de parkeert voor personen met een handicap te regelen.

Dat blijkt duidelijk uit het Besluit van de Vlaamse Regering van 19 juli 2024 tot vaststelling van het Vlaams verkeersreglement waarin regels over het gebruik van deze kaart zijn opgenomen. In de nota aan de Vlaamse Regering bij dat ontwerp van BVR werd uitdrukkelijk de bevoegdheid van het gewest gemotiveerd (VR 2023 0112 DOC.1636/1). Dit standpunt werd aanvaard door de afdeling wetgeving van de Raad van State.

De reglementering inzake het gebruik van de parkeerkaart voor personen met een handicap kan dan ook geen deel uitmaken van de federale verkeersreglementering.

1.2. Artikel 5 - De minimumleeftijd voor het rijden op de openbare weg

Artikel 5 van het ontwerp brengt verschillende wijzigingen aan in artikel 8 van het KB van 3 juni 2024.

Art. 8, §2, van de federale Code van de openbare weg bevat de minimumleeftijden voor het rijden op de openbare weg. Tijdens de besprekingen in de interfederale werkgroep werd m.b.t. dit artikel overeengekomen dat het verkeersreglement enkel die leeftijden zou bevatten voor het rijden op de openbare weg zonder rijbewijs. Immers, de leeftijden om te rijden met voertuigen waarvoor wel een rijbewijs vereist is, zijn opgenomen in de rijbewijsreglementering (KB 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs). Overeenkomstig de gemaakte afspraak bevatte het ontwerp van KB dat op 15 juni 2023 voor advies aan het gewest werd bezorgd, geen bepalingen inzake de leeftijd voor voertuigen waarvoor een rijbewijs is vereist. Dat ontwerp van KB werd ook in die vorm aan de Raad van State voorgelegd.

Achteraf, zonder dat de gewesten de mogelijkheid kregen om hierover nog een standpunt in te nemen, werd art. 8 uitgebreid, o.m. met de leeftijd om te rijden met een voorlopig rijbewijs. Aangezien deze bepaling een inbreuk inhoudt op de regionale bevoegdheid voor de reglementering inzake de scholing en examens betreffende de kennis en de vaardigheid die nodig zijn voor het besturen van voertuigen van elke categorie (artikel 6, §1, XII, 6° BWHI) werd bij de Raad van State een vernietigingsprocedure opgestart. Deze procedure is nog hangende, maar inmiddels bevestigde het Verslag van de auditeur bij de Raad van State het standpunt van het Vlaamse Gewest dat het bepalen van de leeftijd tijdens de rijopleiding, ook onder dekking van het voorlopig rijbewijs, een gewestelijke bevoegdheid is. De auditeur adviseert tot vernietiging.

Ondanks dit feit houdt de federale overheid vast aan de bepaling zoals die, zonder advies van de gewesten en van de afdeling wetgeving van de Raad van State in de federale Code van de openbare weg is opgenomen, terwijl vanuit het Vlaamse Gewest, tijdens de besprekingen in de interfederale werkgroep, herhaaldelijk om een aanpassing van art. 8 is gevraagd.

Tijdens de besprekingen tot aanpassing van het KB van 3 juni 2024 werd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aangedrongen op een algemene bepaling op grond waarvan vuilniswagens altijd zouden toegelaten zijn op de busbanen.

Het voorliggende ontwerp laat door middel van de wijziging in artikel 33, 3° nu wel op algemene wijze vuilniswagens toe op de busbanen. De vuilniswagens worden weliswaar niet in de bepaling over het gebruik van de busbanen (art. 74, §5,2° KB 3/06/24) opgenomen. Er wordt een algemene bepaling tot stand gebracht (art. 55, §5 KB 3/06/24) waarin alle verkeersregels die betrekking hebben op de vuilniswagens worden verzameld. In deze bepaling wordt ook het rijden op de busbanen opgenomen.

2. Inhoudelijke opmerkingen

Over de titel van het ontwerp werden eerder al opmerkingen gemaakt (zie o.m. VR 2023 0112 DOC.1637/1BIS). Ondanks het feit dat in de interfederale werkgroep geen bezwaar bestaat tegen een aanpassing van de Nederlandstalige versie van de titel blijft de titel “Code van de openbare weg” behouden. Dit betreft een te letterlijke vertaling van de ‘Code de la voie publique’ die niet aansluit bij het Nederlandse taalgebruik. Uit deze titel blijkt helemaal niet dat het hier om verkeersreglementering gaat in uitvoering van de wet van 16 maart 1968 ‘betreffende de politie over het wegverkeer’ (in de dagelijkse taal: de “Wegverkeerswet”).

De titel “federaal wegverkeersreglement” zou het meeste duidelijkheid verlenen. Wanneer de federale overheid deze titel zou gebruiken, zou de Vlaamse titel (nu Vlaams verkeersreglement) ook kunnen worden aangepast naar “Vlaams wegverkeersreglement”. Het zou dan een titel betreffen die door iedereen gekend is, het toepassingsgebied bevat en een uitvoering vormt van de Wegverkeerswet.

Wanneer hier geen bereidheid toe bestaat is een wijziging van de Nederlandstalige titel naar “federale wegcode” (als tegenhanger van de “code fédérale de la voie publique”) een alternatief. Deze terminologie is algemeen gekend (cfr. Wegcode.be; boek “De nieuwe wegcode, toegelicht - Vlaanderen”, E. Caelen) en kent ook een duidelijk toepassingsgebied. Dan zouden wij in Vlaanderen ons verkeersreglement “Vlaamse wegcode” kunnen benoemen en sluiten beide codes duidelijk bij elkaar aan.

2.2. Definitie van taxi

Het KB van 3 juni 2024 bevat geen definitie van “taxi”. Dat is problematisch aangezien dit begrip in elk gewest een andere betekenis heeft. Het is essentieel dat in het KB van 3 juni 2024, voor de toepassing van de federale Code van de openbare weg, wordt bepaald welke voertuigen als “taxi” worden beschouwd. Het kan niet worden overgelaten aan de gewesten om dit begrip te definiëren voor de bepalingen van de federale Code van de openbare weg want dan zouden de gewesten de inhoud van de federale regelgeving bepalen.

Zo bevat het KB van 3 juni 2024 bepalingen i.v.m. het gebruik van veiligheidsgordels of kinderbeveiligingssystemen in taxi's. Voor welke voertuigen deze bepalingen gelden is niet duidelijk. In Vlaanderen is i.p.v. vervoer met taxi's sprake van "individueel bezoldigd personenvervoer" (op grond van het Decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer). Deze vorm van vervoer kan worden verricht met voertuigen die, op grond van de Waalse reglementering niet als "taxi" worden beschouwd. Wallonië beschouwt enkel "standplaatstaxi's" als "taxi". Voertuigen van het type "Uber" moeten in Vlaanderen aan dezelfde regels voldoen als andere "taxi's".

De federale overheid moet het toepassingsgebied van haar reglementering bepalen en derhalve definiëren welke voertuigen voor de toepassing van het KB van 3 juni 2024 als “taxi” worden beschouwd.

2.3. Diverse bepalingen

a) plaatselijk verkeer

D.m.v. art. 1, 12° van het ontwerp wordt de definitie van “plaatselijk verkeer” in art. 2.52 van het KB van 3 juni 2024 beperkt aangepast (*“ruiters”* wordt vervangen door *“trek- last- of rijdieren”*). Ondanks het herhaaldelijk aandringen (ook vanwege de politie) wordt het toepassingsgebied van het “plaatselijk verkeer” niet verduidelijkt. Het feit dat niet wordt bepaald dat de bestemming van de weggebruiker in de weg of zone afgebakend door toegangsverbodsborden dient te liggen, geeft aanleiding tot discussies. Dit wordt dan ook best aangepast.

Nog in de definitie van plaatselijk verkeer, maar ook bij de voorbehouden weg, voetgangerszone of speelstraat moet duidelijk gesteld welke voertuigen worden bedoeld met de voertuigen die dienen voor een werk op de openbare weg. Hier bestaat veel verwarring over. Bovendien is er voor deze voertuigen die dienen voor een werk (o.a. toezicht, controle, onderhoud) naast of langs de weg een afwijkende regeling vereist (in art. 55 KB van 3 juni 2024).

b) reddingsstrook

De definitie van de reddingsstrook in art. 2.60 van het KB van 3 juni 2024 wordt aangepast door art. 1, 15° van het ontwerp. Volgens het Verslag aan de Koning zouden de “verkeersregels” uit de definitie worden opgenomen in het artikel 13 over de reddingsstrook. Er moet echter worden vastgesteld dat het niet louter om een overname van de bestaande regels gaat, maar dat ook inhoudelijk wijzigingen worden doorgevoerd.

Onder de federale Code van de openbare weg mogen prioritaire voertuigen gebruik maken van de reddingsstrook *“wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt”*. Bij het uitvoeren van een dergelijke (niet-prioritaire) opdracht zijn zij niet verplicht om de blauwe knipperlichten aan te zetten en mogen zij het speciaal geluidstoestel niet gebruiken. Op grond van het ontwerp zullen bestuurders van prioritaire voertuigen voortaan enkel gebruik mogen maken van de reddingsstrook wanneer zij een prioritaire opdracht uitvoeren én gebruik maken van de blauwe knipperlichten en het speciaal geluidstoestel. Waarom dit wordt aangepast, wordt niet verduidelijkt.

c) *stilstaan en parkeren*

d) vrije doorgangskaart

e) verkeerstekens

De term 'voorbeeld' wordt niet consequent gebruikt. Soms is de vermelding overbodig of ontbreekt ze, dan wel wordt er in de legendes verkeerdelijk naar 'voorbeeld' verwezen. Dit heeft een impact op de gewestelijke bevoegdheid inzake het plaatsen van de verkeerstekens (art. 6, §1, XII, 2° BWHI). Er wordt immers verwarring gecreëerd over de mogelijkheid voor het gewest om al dan niet tot aanpassing van de verkeerstekens over te kunnen gaan. Aangezien de federale overheid bevoegd is om de betekenis van de verkeerstekens te bepalen, moet het duidelijk zijn in welke gevallen door de gewesten tot aanpassing van de verkeerstekens kan worden overgegaan. Zo wordt bij het verkeersbord B22 (gewijzigd door art. 43 van het ontwerp) ten onrechte vermeld dat het om een

De wijziging van art. 68 van het KB van 3 juni 2024 is problematisch. Er wordt nu opgenomen dat de verkeersborden inzake stilstaan en parkeren gelden “*tot een ander verkeersteken betreffende het stilstaan en parkeren*”. Het is niet duidelijk over welke verkeerstekens het hier gaat. Moet bv. de volle witte lijn die de denkbeeldige rand van de rijbaan aanduidt als een dergelijk verkeersteken worden beschouwd? Hoe verhouden de parkeerborden zich dan tot de algemene regels inzake stilstaan en parkeren? Zorgt bv. een parkeertoelating (= verkeersbord E9) er wel of niet voor dat bestuurders kunnen parkeren voor de inrit van een eigendom (= verkeersregel)?

Voor de wegbeheerders zijn de onderborden M21 (gewijzigd bij art. 50 van het ontwerp KB) belangrijk. Een meer algemene formulering van de betekenis is vereist, in de zin van *“aanduiding van het weggedeelte waarop de reglementering geldt. Het betreft een uitbreiding of specificatie van het toepassingsgebied”*. De afbeelding van het onderbord *“op het plein”* ontbreekt.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap. Dit wordt bevestigd door het advies van de Inspectie van Financiën van 23 februari 2026 (dat als bijlage bij deze nota is gevoegd). Het akkoord van de minister, bevoegd voor de begroting, moet dus niet worden ingewonnen.

Niet van toepassing.

Het voorstel van beslissing heeft geen impact op het personeel van de Vlaamse Overheid.

Pagina 8 van 9

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Er is geen impact op de lokale en provinciale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Deze standpuntbepaling zal ter kennis worden gebracht aan de federale minister van Mobiliteit.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° negatief advies te verlenen bij artikel 1, 11°, artikel 5 en artikel 33, 3° van het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg en bijlagen omwille van bevoegdheidsoverschrijding;

2° de inhoudelijke opmerkingen onder punt 2 'Inhoudelijke opmerkingen' van deze nota over te maken aan de federale overheid;

3° de heer minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten deze beslissing ter kennis te brengen van de federale overheid.

De Vlaamse minister van Mobiliteit Openbare Werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlagen:

- Advies van de Inspectie van Financiën 23/02/2026;
- Ontwerp KB en Verslag aan de Koning.

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