

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

De Vlaamse Regering verleent negatief advies bij 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 de schending van de bevoegdheidsverdelende regels.

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

Met een brief van 6 juli 2026 werd aan de Vlaamse Regering een advies gevraagd over het bijgevoegde ontwerp van KB tot wijziging van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg en bijlagen.

Gelet op het zomerreces werd aan de federale minister van mobiliteit een beperkte verlenging van de termijn gevraagd zodat het dossier kon worden geagendeerd op de eerste Vlaamse Regering na het zomerreces. Met een brief van 14 juli 2026 verleende minister Crucke zijn akkoord met een beperkte verlenging van de termijn tot 70 dagen.

2.2. Historiek

Het ontwerp KB tot wijziging van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg dat voor advies aan de gewesten wordt overgemaakt is het gevolg van het negatief advies van de Vlaamse Regering bij een eerder ontwerp van KB (VR 2026 0603 DOC.0210/1).

De Vlaamse Regering verleende negatief advies bij een aantal artikelen 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 en dit omwille van bevoegdheidsoverschrijdingen. Om het globale project van de hervorming van de verkeersreglementering niet in het gedrang te brengen, en het ontwerp KB niet in zijn geheel te blokkeren, werd het negatieve advies van de Vlaamse Regering beperkt tot drie artikelen.

Tijdens de interministeriële conferentie (IMC) Mobiliteit van 9 maart 2026 kwam dit negatieve advies heel kort ter sprake en bleek geen akkoord te kunnen worden bereikt.

Bijgevolg was het noodzakelijk dat deze aangelegenheid zou worden voorgelegd aan de federale ministerraad. De Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen van 8 augustus 1980 bevat in het artikel 8, §4 °3 immers een versterkte betrokkenheidsprocedure voor de gevallen waarin niet tot een akkoord kan worden gekomen. Zonder een beslissing van de federale ministerraad is de adviesvraag bij de Raad van State onontvankelijk.

Dit principe werd door de Raad van State bevestigd aan de federale minister van mobiliteit die vervolgens besliste om niet de procedure via de federale ministerraad te volgen maar de betwiste bepalingen uit het ontwerp van KB weg te laten.

Met het voorliggende ontwerp van KB worden twee van de betwiste bepalingen, in een gewijzigde vorm, opnieuw voor advies aan de gewesten overgemaakt. De wijzigingen die werden aangebracht houden, zoals verder zal blijken, nog een grotere overschrijding van de bevoegdheidsverdelende regels in dan de oorspronkelijke bepalingen.

2.3. Inhoudelijke bespreking

Het ontwerp van KB is weliswaar inhoudelijk beperkt maar de bepalingen die worden opgenomen zijn van principiële aard.

2.3.1. De leeftijd voor het rijden op de openbare weg

2.3.1.1. Historiek van de betwiste bepaling

Door middel van art. 1 van het ontwerp wordt een nieuwe §2 ingevoegd in art. 8 van de federale wegcode (koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg). Het betreft de minimumleeftijden die vereist zijn om te rijden op de openbare weg in verschillende omstandigheden en met verschillende voertuigen.

Deze bepaling is al bij herhaling het voorwerp van discussies geweest. Elke versie die de federale overheid tot stand brengt, verschilt van een vorige versie. Ook nu weer wordt een nieuwe bepaling overgemaakt die nog minder rekening houdt met de gewestelijke bevoegdheden dan eerder het geval was.

De huidige (bevoegdheidsgemengde) wegcode (KB 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg) bevat in art. 8 de leeftijden voor het rijden op de openbare weg. Verschillende van deze bepalingen behoren inmiddels tot de bevoegdheid van de gewesten (b.v. wat betreft de rijopleiding of de regels inzake vakbekwaamheid). Om die reden werd tijdens de aanvankelijke besprekingen in de interfederale ambtelijke werkgroep tot hervorming van de wegcode beslist tot een tekst waarbij met de gewestelijke bevoegdheden werd rekening gehouden.

Hiertoe werd, op uitdrukkelijke vraag van de vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest, in het eerste ontwerp van het art. 8 o.m. opgenomen dat de regels in die bepaling zouden gelden *“onder voorbehoud van de regels van de gewesten inzake de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen en inzake de vakbekwaamheid”*.

De federale overheid wenste deze problematiek in het bijzonder aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State voor te leggen en stelde hierover, in het kader van de adviesprocedure, een expliciete vraag.

In het advies 75.256/AG/4 van 6 maart 2024 bij het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de Code van de openbare weg verwijst de Raad van State naar het Verslag aan de Koning bij de ontworpen bepalingen waarin de federale overheid zelf opneemt:

“De bepalingen inzake de specifieke leeftijden die gelden in het kader van de rijopleiding en de vakbekwaamheid, worden niet behouden. Die leeftijden worden bepaald in de gewestelijke reglementering op het vlak van rijopleiding, rijexamens en vakbekwaamheid.”

De Raad van State merkt op:

“De gewesten hebben de bevoegdheid om ten opzichte van artikel 8, § 2, van het ontwerp andere minimumleeftijden vast te stellen die vereist zijn om toegang te krijgen tot scholing en specifieke examens, en dit in het kader van de uitoefening van hun bevoegdheden betreffende “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 rijsscholen 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 rijsschool 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 rijsschool eveneens in de andere gewesten werkzaam mag zijn” (artikel 6, § 1, XII, 6°, van de BWHI) en inzake voorwaarden voor toegang tot het beroep (artikel 6, § 1, VI, eerste lid, 6°, van de BWHI).

De federale overheid blijft harerzijds bevoegd om vast te stellen vanaf welke minimumleeftijd een bestuurder op de openbare weg mag rijden. Het vaststellen van de minimumleeftijd waarop personen die een scholing tot het besturen van een voertuig willen volgen, toegang krijgen tot het praktijkgedeelte van die scholing, heeft echter te maken met de uitoefening van de geregionaliseerde bevoegdheid inzake de scholing en examens betreffende de kennis en de vaardigheid die nodig zijn voor het besturen van voertuigen van elke categorie. Dat is

dus een bevoegdheid van de gewesten, ook wanneer die scholing op de openbare weg plaatsvindt. Met het oog op de rechtszekerheid en omwille van een duidelijke afbakening van de werkingssfeer van artikel 8, § 2, van de federale Code van de openbare weg, is het in die context aanvaardbaar dat artikel 8, § 2, van het ontwerp bepaalt dat de federale regels betreffende de minimumleeftijd voor het rijden op de openbare weg van toepassing zijn “Inder voorbehoud van de regels van de gewesten inzake de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen en inzake de vakbekwaamheid”.

Ondanks de gemaakte afspraken in de interfederale werkgroep en ondanks het hierboven vermelde advies van de **Raad van State** waarin de bevoegdheid van de gewesten **uitdrukkelijk** werd **bevestigd**, wijzigde de federale overheid na het advies van de Raad van State, en zonder het aangepaste ontwerp opnieuw aan de gewesten voor te leggen, de tekst van art. 8, met schending van de bevoegdheidsverdelende regels. Zo werd onder meer een bepaling toegevoegd waarin uitdrukkelijk de leeftijd werd bepaald voor de houders van een voorlopig rijbewijs om op de openbare weg te rijden. De federale overheid ontnam op die manier aan gewesten de mogelijkheid om zelf, binnen het kader van de rijopleiding, te bepalen vanaf welke leeftijd bestuurders op de openbare weg mogen oefenen.

Het Vlaamse Gewest stelde tegen deze bepaling een **vernietigingsprocedure** in bij de Raad van State. Tijdens de procedure werd de gewestelijke bevoegdheid bijgetreden door de auditeur bij de Raad van State die in het **auditoraatsverslag uitdrukkelijk bevestigde** dat het aan de gewesten toekomt om de leeftijd te bepalen om te rijden op de openbare weg tijdens de rijopleiding.

De Raad van State ging over tot **vernietiging** van het aangevochten art. 8,§ 2 van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg maar ging niet in op de inhoud van de betwiste bepaling. Het niet naleven van de vereiste betrokkenheidsprocedure door het wijzigingen van het ontwerp zonder advies van de gewesten, werd immers al voldoende geacht om tot vernietiging over te gaan.

Tijdens de besprekingen die in de interfederale ambtelijke werkgroep vervolgens werden gevoerd i.v.m. de aanpassingen aan de federale wegcode, zetten de Vlaamse vertegenwoordigers het inhoudelijke standpunt herhaaldelijk uiteen en dit onder verwijzing naar de standpunten van de afdeling wetgeving en de afdeling administratie van de Raad van State.

Aangezien geen overeenstemming kon worden bereikt, bevatte het ontwerp van KB tot wijziging van het KB van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg dat op 22 december 2025 voor advies aan de gewesten werd overgemaakt, opnieuw betwiste bepalingen. Dit resulteerde in het negatief advies van de Vlaamse Regering (VR 2026 0603 DOC.0210/1).

De federale overheid maakt nu een ontwerp voor advies aan de gewesten over waarmee, eens te meer, niet kan worden ingestemd.

2.3.1.2. Schending van de bevoegdheidsverdelende regels

Schending van de gewestbevoegdheid inzake de reglementering inzake de scholing en examens betreffende de kennis en de vaardigheid die nodig zijn voor het besturen van elke categorie (art. 6, §1, XI, 6° BWHI) en de gewestbevoegdheid inzake de vestigingsvoorwaarden (art. 6, §1, VI, eerste lid, 6°, BWHI)

De noodzakelijke toevoeging aan de oorspronkelijke versie van het artikel 8, dat de federale regeling enkel zal gelden ***“onder voorbehoud van de regels van de gewesten inzake de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen en inzake de vakbekwaamheid”*** wordt niet langer opgenomen.

2.3.1.3 Weerlegging van de argumenten in het Verslag aan de Koning – buitenlandse bestuurders

Volgens de toelichting in het Verslag aan de Koning zou het noodzakelijk zijn om de bepalingen inzake de leeftijden om te rijden op de openbare weg op te nemen in de federale wegcode opdat de politie daar t.a.v. buitenlandse bestuurders zou kunnen op handhaven.

Dat standpunt klopt uiteraard niet. Het KB Rijbewijs (Koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs) kan ook worden gehandhaafd door de politie en dit niet enkel voor wat de Belgische bestuurders betreft. Elke weggebruiker die in België op de openbare weg rijdt, is gehouden de Belgische reglementering na te leven. Of de bepalingen inzake de leeftijd voor het rijden op de openbare weg in de wegcode staan of in de reglementering inzake het rijbewijs doet daarbij niet ter zake.

Het klopt evenmin dat in het KB Rijbewijs geen leeftijden zouden zijn bepaald om op de openbare weg te rijden.

Art. 3,§1 van het KB Rijbewijs betreft de reglementering inzake het **verkrijgen** van een rijbewijs.

Art. 3,§2 van het KB Rijbewijs bevat regels inzake het **besturen** van voertuigen op de openbare weg.

In art. 3,§2, 4^{de} lid wordt uitdrukkelijk verwezen naar de leeftijd die, ook **buitenlandse** bestuurders moeten bereikt hebben om voertuigen te besturen op de openbare weg:

“De bestuurders, houder van een Europees rijbewijs of van een nationaal of internationaal buitenlands rijbewijs moeten de leeftijd bereikt hebben die vereist is overeenkomstig de bepalingen van artikel 18 voor de afgifte van rijbewijzen”.

Er wordt, omwille van de gelijkheid met binnenlandse bestuurders, wat de leeftijd betreft in dit 4^{de} lid weliswaar een link gelegd met de leeftijden voor de afgifte van rijbewijzen, maar het betreft in art. 3,§2 duidelijk de minimumleeftijd om voertuigen te besturen.

Het standpunt de federale overheid dat de bepalingen in het KB Rijbewijs niet zouden gelden voor buitenlandse bestuurders kan dan ook niet worden bijgetreden.

2.3.1.4. Weerlegging van de argumenten in het Verslag aan de Koning – de principes van de bevoegdheidsverdeling

In het Verslag aan de Koning wordt naar de Grondwet en de Bijzondere Wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980 verwezen om te concluderen dat de bevoegdheid inzake de rijopleiding en de toegang tot het beroep niet de bevoegdheid zou omvatten om leeftijdsgrenzen te bepalen voor het rijden op de openbare weg.

Er wordt echter voorbijgegaan aan de vaste interpretatieregels volgens dewelke de aan de **gewesten toegewezen bevoegdheden ruim en zinvol geïnterpreteerd** moeten worden en de uitzonderingen op de toegewezen bevoegdheden restrictief. Zo stelt het Grondwettelijk Hof:

“Voor zover zij er niet anders over hebben beschikt, moeten de Grondwetgever en de bijzondere wetgever worden geacht aan de gemeenschappen en de gewesten de volledig bevoegdheid te hebben toegekend tot het uitvaardigen van regels die eigen zijn aan de aan hen toegewezen aangelegenheden. Behoudens andersluidende bepalingen heeft de bijzondere wetgever het gehele beleid inzake de door hem toegewezen aangelegenheden aan de gemeenschappen en de gewesten overgedragen.”

De federale bevoegdheid inzake de algemene politie over het wegverkeer en de reglementering op het verkeer en vervoer omvat niet de bevoegdheden inzake de verkeersreglementering en de
////////////////////////////////////

De bevoegdheid inzake de rijopleiding en de toegang tot het beroep werd overgedragen aan de gewesten, wat met zich meebrengt dat de federale overheid hier niet langer voor bevoegd is. Het exclusiviteitsbeginsel brengt immers met zich mee dat wanneer een bevoegdheid overgedragen is naar de gewesten, de federale overheid niet langer bevoegd is.

Wanneer de federale overheid van oordeel is dat een “haat” bestaat in de rijbewijswetgeving en dat voor bepaalde categorieën van weggebruikers in het KB Rijbewijs geen leeftijd is bepaald om te rijden op de openbare weg, dan kan dit in die reglementering worden aangevuld, maar dan met respect voor de gewestelijke bevoegdheden. Dat betekent o.m. dat de federale reglementering geen enkele bepaling kan bevatten die betrekking heeft op de leeftijd voor het rijden op de openbare weg tijdens de rijopleiding of in het kader van de vestigingsvoorwaarden/toegang tot het beroep.

Pagina 7 van 12

2.3.1.6. Inhoudelijke onduidelijkheid

Naast de bevoegdheidsrechtelijke opmerkingen, kan ook niet worden voorbijgegaan aan het gegeven dat de beleidskeuzes van de federale overheid onduidelijk zijn.

Waarom wordt ervoor geopteerd om in punt 15 de leeftijd voor de “bestuurders bedoeld in artikel 43” van het KB Rijbewijs op 21 jaar te bepalen?

In dit artikel 43 wordt naar verschillende bestuurders verwezen o.m. van “de diensten voor geregeld, bijzondere vormen van geregeld en ongeregeld vervoer”, “taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur bedoeld in artikel 6, § 1, X, 8° van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen van 8 augustus 1980”, “het bezoldigde leerlingenvervoer” ...

Al deze vormen van vervoer behoren ontegensprekelijk tot de bevoegdheid van de gewesten zodat het alleszins niet aan de federale overheid toekomt om de minimumleeftijd te bepalen om met deze voertuigen te rijden.

Maar het is verder volstrekt niet logisch om voor grotere autobussen te bepalen dat de bestuurder slechts 18 jaar hoeft te zijn, terwijl de minimumleeftijd voor de kleinere voertuigen 21 jaar zou bedragen.

Elke inhoudelijke toelichting bij de voorgenomen regelingen ontbreekt. Dit geldt trouwens voor elke bepaling waarbij gebruik wordt gemaakt van de Europese mogelijkheid om lagere leeftijden te bepalen wanneer bestuurders over een welbepaald getuigschrift beschikken. Waarom bepaalde beleidskeuzes worden gemaakt, wordt op geen enkele wijze verduidelijkt.

2.3.2. Het gebruik van de busbanen

2.3.2.1. Historiek

Net zoals het bepalen van de leeftijd voor het rijden op de openbare weg een blijvend discussiepunt vormt, geldt dit voor de reglementering inzake het gebruik van de busbanen op dezelfde wijze.

Van bij de aanvang werd tijdens de besprekingen in de interfederale werkgroep duidelijk dat niet dezelfde visie bestaat over het gebruik van de busbanen in de verschillende gewesten. Er werd gezocht naar een manier om de verschillende visies en de verschillende bevoegdheden met mekaar te verzoenen.

Er werd een compromis bereikt: de federale wegcode zou, als regel van algemene politie bepalen dat de voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer toegelaten zijn op de busbanen en dat andere vormen van vervoer er enkel ook mogen rijden, wanneer signalisatie ter plaatse dit duidelijk maakt. Deze andere vormen van vervoer worden in de federale wegcode opgesomd en voor elke categorie wordt een overeenstemmend symbool voorzien. Dit zou de wegbeheerders toelaten om, in overleg met de maatschappijen voor het openbaar vervoer en afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden bepaalde vormen van vervoer al dan niet toe te laten op de busbaan.

Deze afgesproken regeling werd opgenomen in art. 74,\$5 van het KB van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg.

Achteraf bleek dat, vooral vanuit het Brusselse Gewest, vragen zijn gerezen om bijkomende vormen van vervoer, als algemene regel, ook toe te laten op de busbanen. Meer in het bijzonder werd telkens melding gemaakt van de vuilniswagens.

In het Vlaamse Gewest wordt deze algemene regel niet wenselijk geacht. Dit werd ook tijdens de vergaderingen van de interfederale werkgroep duidelijk gemaakt. Er werd vanuit Vlaanderen wel een

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

2.3.3.Negatief advies

Aangezien alle artikelen van het ontwerp KB tot wijziging van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg en bijlagen in strijd zijn met de bevoegdheidsverdelende regels, zoals hierboven aangegeven, betreft het negatieve advies van de Vlaamse Regering het integrale ontwerp van KB.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

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 ... (dat als bijlage bij deze nota is gevoegd). Het akkoord van de minister, bevoegd voor de begroting, moet dus (niet) worden ingewonnen.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

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

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 over het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg en bijlagen wegens bevoegdheidsoverschrijding;

2° 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 dd. 24 augustus 2026
- Ontwerp KB en verslag aan de Koning

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