

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1235
van **PAUL VAN MIERT**
datum: 3 juni 2016

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Aanpassing wegcode - Proefprojecten

Het huidige algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg is vastgelegd door het koninklijk besluit van 1 december 1975. De wegcode heeft sindsdien vele wijzigingen ondergaan door middel van koninklijke besluiten, wetten, decreten, arresten van de Raad van State en besluiten van de Vlaamse Regering.

De diverse wijzigingen in de wegcode zijn tot stand gekomen om nieuwe verkeerssituaties in de praktijk toe te laten. Meestal met succes, maar een aantal keren bleven de gewenste resultaten uit en werd de nieuwe verkeerssituatie niet meer toegepast. Door deze manier van werken ontstond een complex kluwen waardoor de wegcode voor de weggebruiker moeilijk leesbaar werd.

Bij de zesde staatshervorming zijn een aantal bevoegdheden in het domein Mobiliteit overgeheveld naar de gewesten. Een aantal van deze zaken zijn van belang wat betreft het wegverkeer, bijvoorbeeld de snelheidsbeperkingen op de openbare wegen (met uitzondering van autosnelwegen).

Door de ontwikkeling van nieuwe technologieën binnen onze maatschappij evolueert ook de manier waarop we naar de inrichting kijken van de openbare weg. Deze nieuwe verworven inzichten botsen momenteel nog al te vaak met bestaande wetgeving om deze in praktijk uit te testen, te evalueren en te implementeren. Dergelijke situaties vragen ofwel aanpassingen aan de wegcode ofwel decreten die op maat worden gemaakt van specifieke projecten.

In Nederland werd in de wegenverkeerswet reeds in een artikel voorzien, waardoor gedurende een beperkte tijd experimenten mogelijk zijn om nieuwe uitstellingen uit te testen met betrekking tot verkeerstekens en maatregelen op of aan de weg.

1. Plant de minister initiatieven om, naar analogie met Nederland, in Vlaanderen een kader te creëren om proefprojecten in het verkeer toe te laten? Wat is de beleidsvisie van de minister inzake het Nederlandse idee?
2. Het decreet betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport kan een goed referentiekader bieden.

Hoe evalueert de minister de werking van dit decreet? Welke mogelijkheden/obstakels ziet de minister om dit decreet te gebruiken als een vertrekpunt voor toekomstige proefprojecten in Vlaanderen?

3. Gezien het complexe kluwen van bevoegdheden dringt overleg met de overige gewesten en de federale instanties zich op.

Zijn dergelijke voorstellen reeds besproken in een overleg? Zo ja, wat zijn hiervan de belangrijkste conclusies?

ANTWOORD

op vraag nr. 1235 van 3 juni 2016

van **PAUL VAN MIERT**

1+3. In Nederland wordt de mogelijkheid om proefprojecten toe te laten voorzien in art.186 van de wegenverkeerswet.

Ik ben een grote voorstander van dit principe en heb dit als actie ingebouwd in het recent goedgekeurde verkeersveiligheidsplan:

"Bij opstellen van wetgeving steeds principe aanhouden dat deze geen drempels mogen betekenen voor uittesten en uitrollen van technologische evoluties."

De mogelijkheid om voor proefprojecten afwijkingen van de wegcode toe te staan, is in de werkgroep tot herziening van de wegcode (overleg met de FOD en de andere gewesten) al aan bod gekomen.

De mogelijkheid zou kunnen worden voorzien in de slotbepalingen van de wegcode.

Op dit vlak zal echter ook met de versnipperde bevoegdheidsverdeling in de materie van het verkeer en het vervoer rekening moeten worden gehouden.

Wanneer de mogelijkheid voor afwijkingen door de federale overheid in de wegcode wordt ingevoerd, dan zullen deze afwijkingen enkel betrekking kunnen hebben op die bepalingen van de wegcode waarvoor de federale overheid bevoegd is.

Zo zal bijvoorbeeld door middel van een federale afwijking geen afbreuk kunnen worden gedaan aan de bepalingen inzake snelheid (met uitzondering van de algemene bepalingen inzake snelheid op autosnelwegen). Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten immers op dit vlak bevoegd geworden.

De werkgroep tot herziening van de wegcode is zich bewust van de complexe bevoegdheidsproblematiek en tracht tot een juridisch correcte en werkbare regelgeving te komen. Voor een alomvattende regeling zal alleszins zowel door de federale overheid als door de gewesten moeten worden opgetreden.

2. Het decreet biedt de mogelijkheid om een proefproject op te zetten binnen de beperkingen die het decreet zelf oplegt. Naast een decreet zijn er eveneens een besluit van de Vlaamse Regering en in voorkomend geval een ministerieel besluit nodig die de voorwaarden uitwerken. Het vernoemde decreet is enkel toepasselijk voor proeven met langere en zwaardere voertuigen. De algemene indruk over dit proefproject is dat het zeer rigide is geregeld. Vele mogelijkheden in het kader van dit decreet, buiten de initiële opzet van het proefproject, waarvoor het is gemaakt zijn er niet. Bijkomende complexiteit is de verwevenheid van bevoegdheden aangezien de federale staat bevoegd is voor de afmetingen van de voertuigen.