

Nieuwsbrief verkeersreglementering – maart 2018

1. Besluit van de Vlaamse Regering van 19.01.2018 betr. de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een tweede proefproject (Belgisch Staatsblad 28 februari 2018). Inforum: 319086

Dit besluit start een tweede proefproject op voor de inzet van langere en zwaardere vrachtwagens (LZV) bij het vrachtvervoer over de weg. Het besluit bevat regels in verband met de voertuigen, de lading en de bestuurders, alsook de trajecten, de vergunning en de evaluatie van het proefproject.

Het BVR 20.12.2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van vervoer met langere en zwaardere slepen in het kader van een proefproject wordt opgeheven.

Het decreet 07.07.2017 houdende wijziging van het decreet 03.05.2013 betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport trad in werking op 1 januari 2018.

2. Besluit van de Vlaamse Regering van 15.12.2017 wijz. diverse bepalingen van het BVR 25.01.2013 tot bepaling van de nadere regels betr. de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid (Belgisch Staatsblad 2 maart 2018). Inforum: 319135

Dit besluit wijzigt het besluit over het mobiliteitsbeleid. Het bevat vooreerst een aantal wijzigingen van technische aard, waarbij onder meer wordt beoogd om onduidelijkheden uit te klaren of de regelgeving in overeenstemming te brengen met de praktijk. De andere wijzigingen betreffen met name de terugbetaling van kosten die gemaakt werden door de gemeenten voor de realisatie van fietsinfrastructuur op fietssnelwegen en een aparte subsidie voor de aanleg van (ongelijkvloers kruisende) fietsinfrastructuur op trajecten van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk.

Een nieuwe definitie wordt toegevoegd in het BVR 25.01.2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid. Onder 'bovenlokale functionele fietsroutenetwerk' wordt begrepen een wensbeeld voor gemeentegrensoverschrijdende fietsinfrastructuur in het Vlaamse Gewest. Het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk verbindt woonkernen en attractiepolen, met name zones van tewerkstelling, van onderwijs, van handel, van sport en cultuur en mobiliteitsknooppunten.

Een nieuwe subsidie van het Vlaamse Gewest wordt voorzien voor de aanleg van een nieuwe, ongelijkvloers kruisende fietsinfrastructuur op trajecten van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk boven of onder gewestwegen. De subsidies bedragen 100 % van de kostprijs voor de aanleg van de nieuwe fietsinfrastructuur. Dit besluit vermeldt de voorwaarden waaraan de projecten moeten voldoen om subsidiabel te zijn. De kostprijs bevat de studiekosten, de

toezichtskosten en de kosten voor de werken volgens de inschrijvingsprijs van de aannemer, in voorkomend geval te vermeerderen met de prijsherzieningen, verrekeningen, meer- of bijwerken.

Dit besluit wijzigt eveneens de regeling over de subsidies voor de aanleg of herinrichting van fietsinfrastructuur op trajecten van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk langs wegen die niet onder het beheer van het Vlaamse Gewest vallen. De fietsinfrastructuur in kwestie moet liggen op een traject van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk dat beheerd zal worden door de gemeente. Er wordt voor dit project aan de gemeente geen subsidie toegekend door de provincie op basis van de subsidieregeling, vermeld in art. 49. De subsidies bedragen 50 % van de kostprijs. De kostprijs bevat met name de kosten die gemaakt zijn door de gemeente voor de verwerving van de gronden die nodig zijn voor de realisatie van de fietsinfrastructuur op fietssnelwegen.

De subsidie aan provincies voor de aanleg of herinrichting van fietsinfrastructuur op trajecten van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk bedraagt 50 % van de kostprijs. De fietsinfrastructuur in kwestie moet liggen op een traject van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk dat beheerd zal worden door de gemeente of op het grondgebied van een of meer gemeenten die beschikken over een definitief vastgesteld gemeentelijk of intergemeentelijk mobiliteitsplan, dat in aan een sneltoets is onderworpen.

De gevallen waarvoor een samenwerkingsovereenkomst moet worden gesloten worden gepreciseerd. De regeling van de kosten die verband houden met de samenwerkingsovereenkomsten wordt ook gewijzigd.

Art. 1, 4, 13, 16, 21, 22, 27, 29, 30, 31, 32, 37, 38, 42, 43, 47, 48, 49, 50, 53, 55 en 56 van het BVR 25.01.2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de organisatorische omkadering, de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid worden gewijzigd. Nieuwe art. 48/1 tot 48/4 worden toegevoegd. De bijlagen 1 tot 9 worden vervangen door de bijlagen die bij dit besluit zijn gevoegd:

- Model van samenwerkingsovereenkomst als vermeld in art. 54, 1° (herinrichting van een gewestweg);
- Model van samenwerkingsovereenkomst als vermeld in art. 54, 2° (aanleg van een rondweg of een andere nieuwe verbindende of ontsluitende gewestweg);
- Model van samenwerkingsovereenkomst als vermeld in art. 54, 3° (aanleg of herinrichting van tram- en busbanen en andere doorstromingsmaatregelen voor het geregeld vervoer);
- Model van samenwerkingsovereenkomst als vermeld in art. 54, 4° (netmanagement);
- Model van samenwerkingsovereenkomst als vermeld in art. 54, 5° (de aanleg of herinrichting van een schoolbuurt aan een gewestweg door de gemeente);
- Model van samenwerkingsovereenkomst als vermeld in art. 54, 6° (de aanleg of de verbetering van fietsinfrastructuur langs gewestwegen door de gemeente);
- Model van samenwerkingsovereenkomst als vermeld in art. 54, 7° (de aanleg of herinrichting van een gewestweg ter verbetering van de ontsluiting van een tewerkstellings-, winkel- of dienstzone);
- Model van samenwerkingsovereenkomst als vermeld in art. 54, 8° (de plaatsing van aan de bebouwde omgeving aangepaste openbare verlichting van een gewestweg, geplaatst door de gemeente);
- Model van samenwerkingsovereenkomst als vermeld in art. 54, 9° (de aanleg of de plaatsing van schermen en gronddammen langs een gewestweg die het wegverkeerslawaaï verminderen);

3. Koninklijk Besluit van 10.02.2018 wijz. KB 01.12.1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (Belgisch Staatsblad 5 maart 2018). Inforum: 319157

Dit besluit voegt de volgende definities in de Wegcode toe: autocar, autobus en landbouwvoertuig. Het besluit herzielt de regels betreffende de snelheid en de inhaalverbod voor deze voertuigen en voor de voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen.

Op de autosnelweg is de snelheid van voertuigen en slepen met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton en van autobussen, beperkt tot 90 km per uur. De snelheid van autocars waarvan alle zitplaatsen zijn uitgerust met een veiligheidsgordel en met een snelheidsbegrenzer tot 100 km/u, is er beperkt tot 100 km per uur.

Deze toegelaten maximumsnelheid wordt vermeld op het rechtergedeelte van het achtervlak van het voertuig door een snelheidsplaat waarvan het model bepaald is door de Minister van Verkeerswezen.

Het links inhalen van een gespan, van een tweewielig motorvoertuig of van een voertuig met meer dan twee wielen is verboden bij neerslag, op de autosnelwegen, autowegen en wegen met ten minste vier rijstroken met of zonder middenberm, voor bestuurders van voertuigen en slepen bestemd voor het vervoer van zaken met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton.

De toegang tot de autosnelwegen is verboden aan de bestuurders van landbouwvoertuigen.

Het besluit heft vanaf 01.01.2019 het verbod op voor bestuurders van voertuigen en slepen gebruikt voor het vervoer van zaken met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton buiten de bebouwde kom, op de openbare wegen waarvan de rijbaan twee rijstroken in de gevolgde rijrichting omvat. Op dezelfde datum wordt de vrijstelling tot dit verbod voorzien met het verkeersbord F107 eveneens opgeheven.

De verkeersborden F107 en F109 (inhaaltoelating/einde van deze toelating voor de bestuurders van voertuigen en slepen gebruikt voor het vervoer van zaken met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton toegelaten om een gespan, een tweewielig motorvoertuig of een voertuig met meer dan twee wielen links in te halen) worden opgeheven.

Het besluit bepaalt de onderborden die een tijdsbeperking aanduiden zwarte opschriften moeten hebben op een witte achtergrond of witte opschriften op een blauwe achtergrond. Een model ervan wordt opgenomen in het besluit.

Art. 2.65, 2.66 en 2.67 worden toegevoegd in de Wegcode. Art. 11.2, 17.2, 21.1, 22decies, 59.3, 65.2 en 71.2 worden gewijzigd. Art. 17.2bis wordt opgeheven.

4. Wet van 06.03.2018 ter verbetering van de verkeersveiligheid (Belgisch Staatsblad 15 maart 2018). Inforum: 319446

Het huidige systeem met betrekking tot de aansprakelijkheid van de houder van de kentekenplaat wordt gewijzigd, om straffeloosheid tegen te gaan. De houder van de kentekenplaat is voortaan verplicht om, indien hij het vermoeden van schuld dat op hem rust heeft kunnen weerleggen, de identiteit van de onmiskenbare bestuurder mee te delen. Bovendien worden rechters verplicht om een alcoholslot op te leggen aan overtreders met een hoge alcoholconcentratie vanaf 1,8 promille (=

0,78mg/l uitgeademde alveolaire lucht), tenzij zij uitdrukkelijk motiveren waarom zij dit niet wenselijk achten voor de overtreder in kwestie.

Diverse bepalingen van de gecoördineerde wetten 16.03.1968 betreffende de politie over het wegverkeer worden gewijzigd (art. 24, 29, 30, 33, 34, 37/1, 38, 42, 44, 45, 48, 51, 55, 61, 61quinquies, 65, 65/1, 67bis, 67ter en 68).

Art. 406 StrafW. en art. 23 van de wet 15.06.1935 op het gebruik der talen in gerechtszaken worden eveneens gewijzigd.

Nieuw is dat de rechter het alcoholslot kan uitsluiten voor een of meerdere categorieën van voertuigen (behalve voor de categorie waarmee de overtreding werd begaan) indien hij uitdrukkelijk motiveert waarom deze beperking noodzakelijk is.

In geval van alcoholrecidive vanaf 1,2 promille in het bloed hetzij 0,50mg/l UAL moeten voortaan, naast het verplichte alcoholslot, ook de vier herstelexamens en een periode van minstens drie maanden vervallenverklaring worden opgelegd (cumul art. 37/1 en 38, par. 6).

De rechter beschikt dan niet langer over de mogelijkheid om geen alcoholslot op te leggen. In geval van zo'n zware alcoholrecidive is het duidelijk dat deze persoon rijden en drinken niet gescheiden kon houden en zijn zware sancties vereist. Bij andere alcoholovertredingen vanaf 0,8 promille, bij dronkenschap en bij recidive met lagere promillages heeft de rechter de mogelijkheid maar niet de verplichting om een alcoholslot op te leggen.

5. Decreet van 23.03.2018 wijz. dec. 08.07.2016 houdende invoering van een regellu kader in functie van de proefprojecten basisbereikbaarheid (Belgisch Staatsblad 27 maart 2018). Inforum: 319873

De proefprojecten naar basisbereikbaarheid zijn nog niet ver genoeg gevorderd om definitieve conclusies te trekken en over te gaan tot de uitrol van basisbereikbaarheid in de andere vervoersregio's. Daarom wordt de periode van de regelluwe zone vermeld in het decreet 08.07.2016 verlengd met een jaar tot 31.03.2019.

Art. 8 van het decreet 08.07.2016 houdende invoering van een regellu kader in functie van de proefprojecten basisbereikbaarheid wordt gewijzigd.

6. Decreet van 09.03.2018 houdende het terugkommoment in het kader van de rijopleiding categorie B (Belgisch Staatsblad 28 maart 2018). Inforum: 319931

Voortaan moeten de houders van een rijbewijs categorie B, na het behalen van het rijbewijs, een verplichte opleiding volgen ('terugkommoment'). De verplichting geldt voor de personen wiens rijbewijs B werd afgeleverd door een Vlaamse gemeente en die bij afloop van de termijn tijdens dewelke het terugkommoment moet worden gevolgd ingeschreven zijn in het bevolkingsregister, wachtregister of vreemdelingenregister van een Vlaamse gemeente. De niet-naleving van deze verplichting wordt gesanctioneerd met ofwel een strafrechtelijke geldboete ofwel een bestuurlijke geldboete.

Binnen een termijn, die nog te bepalen is door de Vlaamse Regering maar uiterlijk twee jaar nadat hij zijn rijbewijs heeft behaald, is de houder van een rijbewijs B ertoe gehouden een terugkommoment te volgen bij een erkende instelling.

Het terugkommoment heeft als doel het inzicht in en de beheersing van verkeersrisico's, de basisstelregels bij ongevallen en de zelfreflectie te verhogen. Elke persoon die het terugkommoment volgt, is een vergoeding verschuldigd.

De Vlaamse Regering zal bepalen op welke categorieën van bestuurders de verplichting om het terugkommoment te volgen van toepassing is in de tijd.

Als het terugkommoment niet tijdig wordt gevolgd, wordt in eerste instantie een aanmaning gestuurd. Indien men twee maanden na deze aanmaning de opleiding nog steeds niet heeft gevolgd, kan strafrechtelijk worden opgetreden door de Procureur des Konings. Beslist deze niet op te treden, dan kan een bestuurlijke geldboete worden opgelegd van maximaal 500 EUR, te vermeerderen met opdeciepen. In dat geval wordt de bestuurlijke boete opgelegd door de handhavingsinstantie die door de Vlaamse Regering zal worden aangeduid.

Tegen de bestuurlijke geldboete, kan degene aan wie de boete is opgelegd, beroep instellen met een geschreven verzoekschrift bij de politierechtbank, volgens de burgerlijke procedure, binnen een maand na de kennisgeving van de beslissing. De politierechtbank beslist over het beroep dat ingesteld is tegen de bestuurlijke geldboete. Ze oordeelt over de wettelijkheid en de proportionaliteit van de opgelegde bestuurlijke geldboete. Ze kan de opgelegde bestuurlijke geldboete bevestigen of herzien. Ze kan tevens uitstel van de tenuitvoerlegging toestaan op dezelfde wijze als het strafrecht dat zou kunnen.

Art. 601ter van het Gerechtelijk Wetboek wordt gewijzigd. Het betreft de aanvulling van de hierbovenvermelde bevoegdheid van de politierechtbank voor het beroep tegen een bestuurlijke geldboete.

7. Koninklijk Besluit van 18.03.2018 wijz. KB 15.03.1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van het KB 01.12.1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg betr. langere en zwaardere voertuigen (Belgisch Staatsblad van 29 maart 2018). Inforum: 319954.

Dit besluit bepaalt de constructienormen en een specifieke reminrichting voor de langere en de zwaardere slepen (ecocombi's) die onder de voorwaarden bepaald door de overheden bevoegd voor de infrastructuur aan het verkeer deelnemen. Het besluit voorziet eveneens dat die voertuigen twee aanhangwagens mogen trekken en buiten autosnelwegen voertuigen die meer dan 50 km/u rijden niet mogen inhalen.

Art. 32bis wordt in het KB 05.03.1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen wordt gewijzigd. Een art. 49bis wordt toegevoegd.

Een art. 17.3 wordt in de Wegcode toegevoegd. Art. 49.1 wordt gewijzigd.

8. Bericht van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 27 maart 2018 betreffende de indexering van de vergoedingen verschuldigd door instellingen die onderricht verstrekken overeenkomstig artikel 8 van het koninklijk besluit van 29 juni 2003 betreffende de opleiding

van bestuurders van transporteenheden die andere gevaarlijke goederen dan radioactieve stoffen over de weg vervoeren (Belgisch Staatsblad 30 maart 2018).

Voor 2018 werden de bedragen van de vergoedingen aangepast als volgt:

- De vergoeding voor de aflevering van de erkenning van een instelling die het onderricht verstrekt bedraagt 1.064,- euro.
- De jaarlijkse vergoeding bedraagt 266,- euro.
- De vergoeding bij wijziging van de gegevens van de erkenning bedraagt 133,- euro.

Caelen Erik

Secretaris van de Raadgevende Commissie voor het Wegverkeer