



Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV)

Vergadering op 4 december 2009,
Brussel, Thonhotel, Bolwerklaan in Brussel

Vergaderthema:
ontwerp voor een nieuwe vereenvoudigde wegcode,
onder het voorzitterschap van Martin Van Houtte, afgevaardigd beheerder
BIVV.

Verslag

Herwerkte versie met integratie van de schriftelijke opmerkingen van de deelnemers aan de vergadering bij het eerste ontwerpverslag van 21 januari 2010. Dit verslag mag dus die beschouwd wordt als goedgekeurd verslag.

INHOUDSTABEL

I.	ALGEMENE INLEIDING	4
II.	ALGEMEEN ADVIES VAN DE FCVV BETREFFENDE HET DOEL, DE METHODIEK EN DE STRUCTUUR VAN DE NIEUWE WEGCODE	6
III.	ADVIEZEN MBT DE INHOUDELIJKE NIEUWIGHEDEN EN KNELPUNTEN.....	7
1.	DE BEVOEGDE PERSONEN – ZIE ART. 18 E.V. (VERGELIJKING MET BESTAANDE BEVOEGDE PERSONEN – NIEUWE CATEGORIEËN – BEVELEN VAN BEVOEGDE PERSONEN – RANGORDE MET SIGNAALGEVERS: ZIE ART. 3)	7
2.	PRIORITAIRE VOERTUIGEN (“VOERTUIGEN MET EEN PRIORITAIRE OPDRACHT” – GEBRUIK BLAUW KNIPPERLICHT EN SIRENE – VOORRANGSREGELS – GEDRAGSREGELS – VRIJSTELLING VEILIGHEIDSGORDEL).....	8
3.	DE SIGNAALGEVERS (ART. 3): STATUUT – BEVOEGDHEDEN – OPLEIDING	8
4.	SNELHEID (ART. 5).....	9
5.	RITSEN BIJ WEGVERSMALLINGEN (ART. 7.7).....	11
6.	MOTORRIJDERS	12
7.	RIJDEN OP ROTONDES (ART. 9)	13
8.	DRAAGBARE TELEFOON (ART. 29): ER IS GEEN SPRAKE MEER VAN DE ALGEMENE VERPLICHTING OM ZIJN VOERTUIG GOED IN DE HAND TE KUNNEN HOUDEN (HUIDIG ART. 8.3 WEGCODE)	14
9.	AUTOSNELWEGEN	14
i.	<i>Pechstrook: gebruik op verzoek van de politie voor incidenten (art. 4.1.8° b)</i>	14
ii.	<i>Gebruik van de gevarendriehoek op autosnelwegen (art. 10.3)</i>	15
10.	HET INHAALVERBOD VAN AUTOCARS BIJ REGENWEER WORDT BEHOUDEN (ART. 39°).....	16
11.	HET ALGEMEEN INHAALVERBOD OP 2X2-WEGEN WORDT REEDS AFGESCHAFT IN DE NIEUWE WEGCODE (ZIE ART. 39.12.7°).....	16
12.	FIETSERS IN PRINCIPE ALTIJD TOEGELATEN IN VOETGANGERSZONES (ZIE ART. 6.3.1°A) TENZIJ VERKEERSBORD C11 WORDT GEBRUIKT (VERBODEN TOEGANG VOOR FIETSERS)	17
13.	OPENBAAR VERVOER	17
i.	<i>Overrijdbare bedding (o.a. art. 25.2): beddingen voorbehouden voor het openbaar vervoer (artikel 112.5): het onderscheid tussen busstroken en overrijdbare beddingen wordt opgeheven</i>	17
ii.	<i>Zig-zag-markering (art. 118.9)</i>	17
14.	BEPALINGEN BETREFFENDE DE LEEFTIJD OM TE BESTUREN (ART. 28).....	18
15.	VEILIGHEIDSAFSTANDEN (ART. 40): 2-SECONDEN REGEL BUITEN DE BEBOUWDE KOM.....	18
16.	NIEUWE REGELS BETREFFENDE HET LANGPARKEREN VAN VRACHTWAGENS (ART. 45.2).....	19
17.	FIETSERS RECHTSAF BIJ ROOD LICHT (VIA VERKEERSLICHT) – ZIE ART. 74 1.7°	20
18.	BEWEGWIJZERING AUTOSNELWEGEN – ZIE ART. 90.2	21
19.	NIEUW VERKEERSBORD OM VOOR DE AANWEZIGHEID VAN PAARDEN TE WAARSCHUWEN.....	21
20.	DEFINITIE VAN SCHOOLOMGEVING: WORDT BEPAALD DOOR ZONEBORDEN	21
21.	VOETGANGERS MOETEN LINKS GAAN, MAAR MOGEN RECHTS GAAN WANNEER DE VEILIGHEID HET VEREIST – ZIE ART. 4.6.2° EN ART 51 - TOESTAND VOOR VOETGANGERS IN GROEP	22
22.	VERLICHTING VOETGANGERS IN GROEP: VOORSTEL WG OM DE WITTE, GELE OF RODE LICHTEN TE MOGEN VERVANGEN DOOR RETRO-REFLECTERENDE VEILIGHEIDSVESTEN DIE ZICHTBAAR WORDEN GEDRAGEN (ART. 11.2.3°)	22
23.	AFSCHAFFING VAN HET BEURTELINGS HALFMAANDELIJKS PARKEREN	23
24.	AFSCHAFFING VAN HET VERKEERSBORD “TOL” : TERUG INVOEREN IN TEKST EN LEGENDE AANPASSEN 23	
25.	INVOERING VAN HET VERKEERSBORD “BUSHALTE”	23
26.	QUID BETEKENIS VAN VERKEERSLICHTEN (GEBRUIK VAN KRUIS BIJ HET LINKS AFSLAAN – GEBRUIK VAN AFZONDERLIJKE PIJLEN): ART. 75.1.4°	24
27.	LUCHTHAVENGEBIEDEN (EN HAVENGEBIEDEN) – GEMEENTEN TOELATEN OM HET VERKEER IN LUCHTHAVENGEBIEDEN TE REGELEN AAN DE HAND VAN AANVULLENDE REGLEMENTEN?	24
IV.	ANDERE BELANGRIJKE, PUNCTUELE OPMERKINGEN	25
V.	INWERKINGTREDING	27
VI.	BIJLAGEN: OPMERKINGEN.....	27

Aanwezigheidslijst

Aanwezigen:

Didier	Antoine	SPW
Pierre-Jean	Bertrand	Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale
Marc	Broeckeaert	BIVV-IBSR
Eric	Caelen	Vereniging van de Stad en Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Johan	Chiers	Responsible Young Drivers
Werner	De Dobbeleer	BIVV-IBSR
Ria	De Geyter	BIVV-IBSR
Isabelle	De Maegt	FEBETRA
Michel	De Meûter	FEBIAC
Erwin	Debruyne	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
Cathy	Decoodt	SPF Mobilité et Transports
Bernard	Dehaye	Gracq
Jacques	Dekoster	Ligue des familles
Jurgen	Dhaene	Federale Politie
Yves	Fobelets	SPW
Anne-Marie	Galloy	BIVV-IBSR
Michèle	Guillaume	BIVV-IBSR
Luc	Henau	VSV Stuurgroep onderwijs
Denis	Hendrichs	SPF Mobilité et Transports
Karel	Hofman	FOD Mobiliteit en Vervoer
Paul	Kenis	Hof van Beroep te Gent
Kristiaan	Popelier	Kabinet Staatssecretaris Schouppe
Geert	Popelier	VTB-VAB
Jacques	Quoirin	GOCA
Greta	Remy	Departement Mobiliteit en Openbare Werken - Vlaamse overheid
Erwin	Steegmans	MAG
Karel	Van Coillie	Touring
Martin	Van Houtte	BIVV-IBSR
Koen	Van Wonterghem	Ouders van Verongelukte Kinderen
Marc	Vansnick	Kabinet Staatssecretaris Schouppe
Rudi	Wagelmans	Vaste Commissie van de Lokale Politie

Verontschuldigten:

Bruno Didier	Assuralia
Tom De Schutter	Union des Villes et Communes de Wallonie
Luc Van Ausloos	College van Procureurs-generaal
Gezinsbond	
Fietsersbond	

I. ALGEMENE INLEIDING

1. De voorzitter verwelkomt de deelnemers. Hij geeft toelichting bij de doelstelling van deze vergadering en bij de te volgen procedure.

- Doelstelling van de vergadering

Einddoel: advies van de FCVV opstellen over het document dat wordt voorgesteld op deze vergadering

- i. Concept, structuur
 - ii. Toegespitst op de inhoudelijke aanpassingen en knelpunten, rekening houdend met de reeds ingediende amendementen (VSGB en Mobiel Brussel, Touring, Région Wallonne, IBSR, VAB, Ligue des familles, GRACQ en Fietzersbond, Febetra, MAG)
 - iii. Vormaspecten en finalisering van de teksten gebeuren buiten deze vergadering
- Procedure

- i. Eerst de punten II en III van de agenda aan de orde stellen (nieuwigheden/knelpunten)
 1. Per punt inleiding door een korte presentatie
 2. Kort debat indien nodig
 3. Poging tot het bereiken van een consensus
 4. Opties ingeval consensus of tijd ontbreekt
 - a. Punten worden bilateraal behandeld met de indieners van het amendement
 - b. Verdeeld advies en opinies worden overgemaakt aan de bevoegde instantie
 - c. De werkgroep en de plenaire FCVV komt opnieuw samen
- ii. Punten IV en V van de agenda
 1. Zelfde procedure als hierboven
- iii. Einde vergadering: inschatting stand van zaken

De voorzitter benadrukt dat ieder FCVV-lid nog schriftelijk alle opmerkingen over het ontwerpdocument voor een nieuwe vereenvoudigde wegcode kan indienen. Alle overgemaakte opmerkingen zullen hoe dan ook bestudeerd worden, dus ook wanneer ze niet tijdens deze vergadering worden behandeld. De optie om werkgroepen en de plenaire vergadering nog bijeen te roepen zal worden vermeden indien mogelijk.

Om de besprekingen over deze omvangrijke tekst in goede banen te leiden, zal deze bijeenkomst zich toespitsen op de algemene structuur, op de vernieuwingen en op een aantal belangrijke inhoudelijke punten.

De vergadering stemt in met de voorgestelde vergadermethode.

Noot: aan het einde van de werkzaamheden was er voor elke deelnemer nog tijd om zijn belangrijkste bekommernis met betrekking tot de nieuwe wegcode aan de vergadering voor te stellen, gevolgd door de mogelijkheid voor de andere deelnemers om daarop te reageren (zie punt IV van dit verslag).

2. Aansluitend bij de inleiding geeft de voorzitter de deelnemers de gelegenheid om algemene opmerkingen te formuleren.

OPMERKINGEN

- Francis Herbert (Ouders van Verongelukte Kinderen) kondigt zijn ontslag aan uit de FCVV, hij wordt vervangen door Koen Van Wonterghem.
 - Jacques Dekoster (Ligue des Familles) meldt dat de Voetgangersbeweging geen uitnodiging voor deze vergadering gekregen heeft, zij zijn nochtans de enige specifieke vertegenwoordigers van de voetgangersbelangen. Hij stelt ook vast dat de belangen van de personen met een handicap niet expliciet vertegenwoordigd zijn. De voorzitter zal dit nakijken en ervoor zorgen dat de Voetgangersbeweging om advies gevraagd wordt.
 - Jürgen Dhaene (Federale Politie) meldt dat de politie nog geen standpunt uitgewerkt heeft, de tijd daarvoor was te kort.
Er bestaat een werkgroep ad hoc binnen de geïntegreerde politie om de ontwerptekst te bestuderen; de opmerkingen en besluiten zullen later schriftelijk doorgegeven worden.
 - De Federale Politie heeft twijfels over de haalbaarheid van de voorgestelde timing voor implementatie (aanpassing informaticasysteem, vorming personeel,...).
3. Vervolgens stelt de voorzitter het punt I.3. over de totstandkoming van de nieuwe wegcode en de samenstelling van de werkgroep aan de orde, en geeft het woord aan Denis Hendrichs.
- Denis Hendrichs (FOD Mobiliteit en Vervoer) geeft een presentatie over hoe de ontwerptekst voor vereenvoudigde wegcode tot stand is gekomen.
Sedert 2005 werd er een 30-tal keer vergaderd door een ad hoc werkgroep.
De voorliggende ontwerptekst (dd. 6 november 2009) is het resultaat dat door deze werkgroep bereikt werd.
De eerste stap in de vereenvoudiging van de verkeersreglementering bestaat uit de vernieuwde wegverkeerswet van 20 maart 2007; deze zal samen met de vernieuwde wegcode in voege treden wanneer de Staatssecretaris hiertoe beslist.
 - Nog te zetten stappen:
FCVV-advies verzamelen en verwerken van de ingestuurde schriftelijke adviezen advies van de Raad van State informatica-aanpassingen bij Justitie en bij de politiediensten tal van (wet)teksten die refereren naar de wegcode moeten bijgewerkt worden in voege vanaf 1 januari 2011 ondertussen plant de Staatssecretaris een aantal eerdere aanpassingen.
 - Jürgen Dhaene verwijst naar het vele extra werk dat de politie wacht in de tweede helft van 2010 in het kader van het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie. Hij vraagt zich af of de voor de vereenvoudiging gestelde termijnen realistisch zijn.

II. ALGEMEEN ADVIES VAN DE FCVV betreffende het doel, de methodiek en de structuur van de nieuwe wegcode

Denis Hendrichs houdt een uiteenzetting over de structuur van de inhoudstafel voor de nieuwe wegcode.

OPMERKINGEN

Jacques Dekoster verwijst naar de toenmalige aanpassing van de verkeersreglementering, waarbij onder de noemer "straatcode" de reglementering voetgangers- en fietsersvriendelijker gemaakt werd. Dit project vergde een belangrijk engagement van politici en van het verenigingsleven. Dit straatcodeconcept is inmiddels overgenomen door Frankrijk en Zwitserland.

De vernieuwde wegcodetekst wordt inadequaet bevonden; zo werd het huidige artikel 7 (met de basisfilosofie dat de sterkere de zwakkere in het verkeer nooit in gevaar mag brengen) weggelaten; het feit dat deze regel nu in de wegverkeerswet ingeschreven is, maakt hem "onzichtbaar" voor het grote publiek. Verder is de huidige tekst dikwijls erg vaag en te weinig voor zich sprekend. Begrijpelijkheid is een zeer belangrijk aandachtspunt.

Tijdens de driejarige werking van de vereenvoudigingswerkgroep werden vele opmerkingen gegeven; de spreker vindt dat hiermee onvoldoende rekening werd gehouden.

Jacques Dekoster vraagt dat meer pictogrammen zouden gebruikt worden in de verkeerssignalisatie.

Antwoord van Denis Hendrichs:

Er werd een maximum aan pictogrammen in de nieuwe tekst ingevoerd. De verworvenheden van de straatcode worden niet in vraag gesteld.

Karel Van Coillie (Touring) meent dat vooral een juridisch goed opgebouwde tekst belangrijk is. Deze eigenschap gaat vaak moeilijk samen met een voor iedereen goed begrijpbare tekst. Het is dan onder meer aan het BIVV om eenvoudiger teksten te produceren voor de verschillende doelgroepen.

Yves Fobelets (Service Public de Wallonie) ziet liever de definities op het einde van de wegcodetekst geplaatst; het reglement kan dan beginnen met de regels voor alle bestuurders.

Erik Caelen (Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) merkt op dat de volgorde van de nieuwe tekst meer verschilt van die van de Conventie van Wenen dan de huidige. De huidige tekst wordt ook pedagogisch sterker bevonden.

Greta Remy (Vlaams Departement Mobiliteit en Openbare Werken) vindt het eveneens fout om af te wijken van de structuur die de Conventie van Wenen aangeeft. Het valt te betwijfelen of de vereenvoudigingsdoelstelling gehaald wordt; de structuur laat bijvoorbeeld niet toe om de gedragsregels per modus terug te vinden.

Kris Popelier (Beleidscel van de Staatssecretaris voor Mobiliteit) vreest dat de verschuiving naar de wegverkeerswet het onmogelijk zal maken om de onmiddellijke inning toe te passen voor buitenlanders. Hiermee zou een belangrijk instrument voor politiecontrole verdwijnen.

Didier Antoine (Service Public de Wallonie) vraagt om na te denken over een sprekende titel voor de nieuwe tekst. Zo zou "verkeersveiligheidscode" een mogelijkheid zijn, niettegenstaande het huidige "wegcode" beter bekend is.

III. ADVIEZEN MBT DE INHOUDELIJKE NIEUWIGHEDEN EN KNELPUNTEN

1. De bevoegde personen – zie art. 18 e.v. (vergelijking met bestaande bevoegde personen – nieuwe categorieën – bevelen van bevoegde personen – rangorde met signaalgevers: zie art. 3)

Denis Hendrichs leidt dit punt in. De reglementering werd aangepast aan de realiteit op het terrein. Art. 18.4° betekent een vereenvoudiging in vergelijking met de huidige situatie. Art. 18.5° maakt het mogelijk dat parkeerwachters ook strafbare parkeerovertradingen kunnen vaststellen.

OPMERKINGEN:

Rudi Wagelmans (Vaste Commissie van de Lokale Politie) is onaangenaam verrast door de "nieuwe politiedienst" die in artikel 18.5° gecreëerd wordt voor de gemeenten en de gewesten. Wordt hiermee vooruitgelopen op een verdere regionalisering? Wordt hier niet te vlot voorbijgegaan aan 10 jaar politiehervorming?

Paul Kenis (College van Procureurs-generaal) vraagt om ook te denken aan de mogelijkheid voor provinciale wachters voor de provinciale domeinen; dit is meer concreet een vraag van de provincie West-Vlaanderen.

Erwin Debruyne (Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten) weet dat er in vele gemeenten te weinig toezicht uitgeoefend wordt op het parkeren, en dit meer bepaald op die regels die niet gedepenaliseerd werden.

Hierop reageert Rudi Wagelmans met een pleidooi voor een efficiëntere en administratieve afhandeling van penale verkeersovertradingen.

Kris Popelier verwijst naar de verkeershandhaving die de 7^e basisfunctie van de politie geworden is. Het is werkelijk belangrijk dat de politie verkeerstoezicht ernstig neemt.

Pierre-Jean Bertrand (Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) bevestigt dat de nieuwe gemeentelijke en gewestelijke ambtenaren met een mandaat van gerechtelijke politie gevraagd worden door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het is namelijk efficiënter dat 1 persoon alle parkeerovertradingen kan verbaliseren. En dezelfde totaalaanpak is nodig voor controleurs van het openbaar vervoer die ook alle overtradingen tegen het functioneren van het openbaar vervoer zouden moeten kunnen aanpakken. Het totaaltoezicht in de stedelijke openbare ruimte moet een belangrijk beleidsinstrument worden.

Jürgen Dhaene vraagt of het uitzonderlijk vervoer hier ook opgenomen werd omdat de begeleiding hiervan zal overgenomen worden door privébedrijven.

Denis Hendrichs verwijst naar het huidige artikel 48, maar in de nieuwe wegcodetekst werd dit thema weggelaten. Uitzonderlijk vervoer wordt namelijk in een nieuw apart KB geregeld.

Karel Van Coillie: er zijn veel problemen met de handhaving van de gedepenaliseerde parkeerregels. Zo wordt er partijdigheid en kennisgebrek ervaren bij heelwat privé-parkeercontroleurs.

Zullen er verkeerskenniseisen gesteld worden aan de ambtenaren die met een mandaat van gerechtelijke politie zullen belast worden? Karel Van Coillie is niet tegen een uitbreiding van de bevoegdheden van controleurs, maar de voorwaarden moeten dan wel duidelijk omlind zijn.

Erik Caelen wijst erop dat door het bestaan van gedepenaliseerde parkeerregels soms twee controleurs nodig zijn om overtradingen te verbaliseren, bijvoorbeeld wanneer iemand ten onrechte parkeert voor een garagepoort in een zone met betalend parkeren. Er is doorgaans veel controle op de naleving van het betalend parkeren, zodat sommige

bestuurders liever foutief op het zebrapad of op het trottoir parkeren omdat op dit soort overtredingen toch minder gecontroleerd wordt.

Dit maakt hem tot voorstander van de mogelijkheid om een totale controleerbevoegdheid te geven aan gemeentelijk personeel.

Greta Remy wijst erop dat de bestuurders ook steeds moeten weten wie bevoegd is om hen te controleren. Alles moet bijgevolg duidelijk in de wegcode opgenomen worden.

Erwin Debruyne beseft dat in de volksmond vaak verwezen wordt naar controle als middel om de kas te spijzen. Maar men mag niet vergeten dat de parkeerfirma haar controle organiseert in samenspraak met het gemeentebestuur, dat nog altijd instaat voor het parkeerbeleid.

2. Prioritaire voertuigen (“voertuigen met een prioritaire opdracht” – gebruik blauw knipperlicht en sirene – voorrangsregels – gedragsregels – vrijstelling veiligheidsgordel)

Karel Hofman leidt het thema in.

Vanaf nu wordt een onderscheid gemaakt tussen prioritaire voertuigen en prioritaire opdrachten. Het is alleen aan prioritaire voertuigen met een prioritaire opdracht dat voorrang moet verleend worden. Men wil de overlast van sirenes voor de omwonenden zoveel mogelijk beperken.

Vanaf nu wordt de gordeldraagplicht slechts opgeheven wanneer personen vervoerd worden die een bedreiging voor de chauffeur zouden kunnen vormen. De passagiers zijn expliciet vrijgesteld van de gordeldraagplicht.

OPMERKINGEN

Jürgen Dhaene vraagt dat prioritaire voertuigen ontheven worden van de parkeerregels.

Karel Hofman: hierin is al voorzien.

Geert Popelier (VAB) stelt vast dat een prioritair voertuig niet noodzakelijk herkenbaar is voor de andere weggebruikers. En de bepalingen rond het gebruik van het blauwe knipperlicht en het speciaal geluidstoestel en de daarmee samengaande prioritaire of niet-prioritaire opdracht zijn erg verwarrend.

Prioritair voertuig met	Blauwe knipperlichten	En	Speciaal geluidstoestel
prioritaire opdracht	verplicht gebruik	en	facultatief gebruik
niet-prioritaire opdracht	facultatief gebruik	en	geen gebruik

Denis Hendrichs: wanneer er geen sirene is, is er ook geen verplichting om voorrang te verlenen. Er moet nog gezocht worden naar duidelijkheid voor alle weggebruikers.

3. De signaalgevers (art. 3): statuut – bevoegdheden – opleiding

Inleiding door Cathy Decoodt (FOD Mobiliteit en Vervoer)

Er wordt een onderscheid beoogd tussen de basisopleiding en meer doelgerichte opleidingen.

OPMERKINGEN

Jacques Dekoster wijst op een evolutie sinds 1975 om fietsers en voetgangers te begeleiden (fietspooling, pédibus, ...). Dit soort activiteiten heeft nood aan

ondersteuning. Vergeten we niet dat grote wielervedstrijden goed georganiseerd zijn, maar dat er ook kleinere en meer informele groepen in het verkeer fietsen of lopen.

Luc Henau (Onderwijs Vlaamse Gemeenschap) stelt een aantal vragen:

- de voetgangersgroep is nergens precies bepaald?
- welke bepalingen voor de groepsleider?
- bij fietspooling: welke vorming voor de begeleider? Fluojasje nodig? Vanaf welke leeftijd?
- gemachtigde opzichters krijgen hun machtiging voor een gemeente; wat met de politiezones die verschillende gemeenten omvatten?
- worden er ook aspirant-gemachtigde opzichters toegelaten? Dit is geschikt voor de leerlingen van de 3^e graad onder het toezicht van een volwassene;
- wat met fietskapiteins? Dit is ook een mogelijkheid om leerlingen van de 3^e graad te responsabiliseren.

Luc Henau zal zijn vragen en opmerkingen nog op papier zetten, nadat ze bediscussieerd zullen zijn bij de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde.

Denis Hendrichs wijst erop dat er nog geen opleidingsvoorstel werd uitgewerkt. Er werd wel 16 jaar als minimumleeftijd voorzien, dit laat toe om de leerlingen van de 3^e graad (16 – 18 jaar) te laten deelnemen. Inhoud en duur van de opleiding moeten overeenstemmen met de vereisten op het terrein.

Bernard Dehaye (GRACQ) betreurt de vaagheid rond de opleiding. Een goede omkadering is belangrijk.

Jacques Dekoster wijst erop dat niettegenstaande verschillende taken werden samengebracht, een eenheidsopleiding niet mogelijk is.

Erwin Steegmans (Motorcycle Action Group) vraagt waarom de minimumleeftijd voor begeleiders van motorrijders op 25 jaar gesteld werd. Waarom moet je 25 jaar oud zijn om auto's tegen te houden om motorrijders te laten oversteken, terwijl je al vanaf 16 jaar auto's mag tegenhouden om voetgangers te laten oversteken?

Karel Van Coillie vraagt om ook inzake de verkeerslichten uitdrukkelijk te voorzien (zoals ook werd gedaan voor de verkeersborden en de wegmarkeringen), dat ze conform het reglement moeten zijn, om bindende kracht te hebben.

De voorzitter wijst op het streven naar vereenvoudiging waarvoor het beter is om alle veronderstellingen in de regels zoveel mogelijk weg te laten. Dit ligt nog ter studie, alle opmerkingen hierover zullen worden gebundeld.

Rudi Wagelmans stelt dat in artikel 3.4° "verkeerstekens" vervangen moet worden door "verkeersborden".

Yves Fobelets wijst op artikel 22: ofwel wordt er een algemene minimumleeftijd voor signaalgevers opgelegd, ofwel komt er een minimumleeftijd per categorie.

4. Snelheid (art. 5)

Inleiding door Denis Hendrichs.

Er werd meer logica nagestreefd.

Buiten de bebouwde kom wordt de maximumsnelheid voor vrachtwagens beperkt tot 70 km/u en voor auto's met caravan tot 90 km/u (i.p.v. huidige 120 km/u). De massa van de aanhanger vormt een belangrijk criterium.

OPMERKINGEN

Michel Demeûter: voor een sleep > 3,5 ton moet je in ieder geval een C-rijbewijs hebben.

Karel Van Coillie: in de werkgroep werd geen overeenstemming bereikt; Touring is tegen. Er bestaat geen veiligheidsprobleem met de huidige 120 km/u-bepanking voor auto's met caravan.

Jürgen Dhaene:

In artikel 5.1 wordt naar algemene gedragsregels verwezen. Zijn dit de regels uit de Wegverkeerswet?

Het zou beter zijn om "stapvoets" precies te definiëren.

20 km/u is de snelheidslimiet in erven en woonerven; technisch kan 20 km/u niet gecontroleerd worden, dit kan pas vanaf 30 km/u.

Isabelle De Maegt (Febetra):

Wanneer een voertuiggebonden snelheidslimiet op een sticker op het voertuig moet gekleefd worden, moet dit dan ook voor buitenlandse voertuigen? Soms kleven er verschillende stickers op een voertuig.

Volstaat het deze regel in het voertuigtechnische reglement te hebben? Moet deze bewaard blijven in de wegcode?

Luc Henau:

Bij wandelingen van grote groepen lopen deze niet aaneengesloten, het gaat dan om vele individuele wandelaars. Moeten bestuurders hiervoor dan niet vertragen?

Denis Hendrichs verwijst naar een ander artikel.

Greta Remy:

Is 120 km/u nog gepast als snelheidslimiet voor autowegen? Moet deze wegcategorie trouwens nog blijven bestaan?

Soms loopt zo'n autoweg door de bebouwde kom, geldt dan 50 km/u? Dit is vaak verwarrend.

Bernard Dehaye:

Momenteel is het mogelijk om 30 km/u te laten gelden als snelheidslimiet binnen een volledige bebouwde kom. Het is spijtig dat deze mogelijkheid zal verdwijnen.

Dat de regel momenteel niet toegepast wordt, heeft veel te maken met de eis dat er op de 30 km/u geen uitzonderingen mogen voorkomen; maar waarom zou men niet voorzien in de mogelijkheid om uitzonderingen te maken op de algemene 30 km/u?

Bij de F99-wegen (voorbehouden voor ...) wordt geen snelheidslimiet vermeld; misschien kan hier 50 km/u gesteld worden.

Denis Hendrichs: de werkgroep besliste om de 30 km/u-bebouwde kom weg te laten omdat deze nergens toegepast wordt; de F99-wegen werden niet in de werkgroep behandeld, nu geldt er 90 km/u buiten de bebouwde kom, misschien moet dit teruggebracht worden tot 50 km/u.

Rudi Wagelmans:

Nu zal voor bromfietzers B gelden: bij snelheidslimiet ≤ 50 km/u op de rijbaan en bij snelheidslimiet > 50 km/u op het fietspad. Dit zorgt voor een kritische plek waar de bromfietzers B van het fietspad op de rijbaan terecht komen.

Misschien beter binnen en buiten de bebouwde kom als differentiatie gebruiken.

Erik Caelen: wegen binnen de bebouwde kom kunnen ook een 70 km/u-limiet hebben, vandaar dat het beter is te differentiëren op basis van het snelheidsregime.

Geert Popelier:

Het is beter om "stapvoets" te schrappen en te vervangen door 20 km/u. Stapvoets in een speelstraat en 20 km/u in een erf, is niet logisch.

Denis Hendrichs antwoordt dat iedereen toegang heeft tot een erf terwijl in een speelstraat slechts weinig voertuigen in mogen rijden. De bepaling "stapvoets" is nodig bij de voortbewegingstoestellen waarbij de gebruiker zijn eigen snelheid niet precies kent. "Stapvoets" kan gemakkelijk visueel worden gecontroleerd.

Yves Fobelets:

Momenteel is de minimumsnelheid op autosnelwegen 70 km/u. Het verdient de voorkeur om deze snelheidseis te laten vallen en gewoon bepaalde voertuigsoorten uit te sluiten. In bepaalde gevallen (bv vrachtwagens op steile hellingen) wordt de minimumsnelheid immers niet gehaald.

Denis Hendrichs:

Dit wordt bepaald in artikel 6.5.1.

Didier Antoine:

Die 70 km/u-eis op autosnelwegen valt niet te controleren; het is beter om te stellen dat er niet met een abnormaal lage snelheid mag gereden worden (zonder een cijfer in te vullen).

Niet alleen bromfietzers B in een 50 km/u-context op de rijbaan doen rijden, maar ook sommige fietsers.

Erwin Debruyne:

Voor de F99-wegen vragen de plattelandsgemeenten lagere snelheidsbeperkingen.

Greta Remy:

Is 70 km/u wel een logische snelheid binnen de bebouwde kom? Moet de bebouwde kom niet zodanig afgebakend worden dat 70 km/u er niet meer voorkomt?

Stapvoets is één zaak, maar waarom 18 km/u als maximum voor voortbewegingstoestellen?

Denis Hendrichs: 18 km/u is een technische eis, want er is geen snelheidsmeter.

Jacques Dekoster:

De naam "snelheidszone" is niet geschikt, deze doet denken aan een autocircuit zoals in Zolder.

Er zijn verschillende soorten fietsers: hazen en schildpadden. Daarom is het beter om van de fietspaden aanbevolen wegen en geen verplichte wegen te maken. Trage fietsers kunnen dan rustig op het fietspad rijden terwijl snelle fietsers op de rijbaan rijden. Hetzelfde zou kunnen gelden voor bromfietzers en voortbewegingstoestellen.

Karel Van Coillie:

Blijft voorstander van een verplichte minimumsnelheid op autosnelwegen. Er is trouwens nog altijd de algemene regel dat je je snelheid moet aanpassen aan de omstandigheden. 50 km/u is een goede limiet binnen de bebouwde kom, maar het moet mogelijk zijn om 70 km/u toe te passen op bepaalde wegen; denk maar aan de tunnels in Brussel.

Bernard Dehay:

Op fietspaden wordt met sterk verschillende snelheden gereden: van 15 tot 45 km/u. En het samen rijden van fietsers, A-bromfietzers en B-bromfietzers levert ook problemen op. Er is voorzichtigheid geboden met snelheid op fietspaden.

5. Ritsen bij wegversmallingen (art. 7.7)

Inleiding door Cathy Decoodt.

OPMERKINGEN

Greta Remy:

Wordt het ritsen alleen voorzien op plekken met een versmalling, waar Openbare Werken Vlaanderen nu al ritsborden plaatst, of bijvoorbeeld ook bij opritten waar zich congestieproblemen voordoen?

Cathy Decoodt: ne, ritsen geldt enkel wanneer er obstakels zijn.

Denis Hendrichs: de werkgroep heeft beslist om ritsen niet op te leggen op plaatsen waar

de voorrang expliciet geregeld wordt door borden.

Greta Remy: het was de bedoeling om op te merken dat de nieuwe algemene gedragsregel geen effect zal hebben op een aantal plaatsen waar de Vlaamse overheid nu al ritsborden geplaatst heeft, bv. op de samenkomst van de A18 en de A10 in Jabbeke (richting Brussel). In de plaats van het ritsen te verplichten d.m.v. een algemene gedragsregel is het beter om de instelling ervan met borden – in bepaalde omstandigheden – gewoon mogelijk te maken.

Yves Fobelets:

Het ritsprincipe is positief voor de vlotte doorstroming, maar het blijft een vaag begrip. Hoe zal het geïnterpreteerd worden bij een ongeval? Geldt er dan voorrang van rechts?

Denis Hendrichs: deze regel vormt een uitzondering op de voorrang van rechts; het Hof van Cassatie zou hierover al uitspraken gedaan hebben.

Karel van Coillie vindt de uitspraak van Cassatie tegenstrijdig. Er is tegenstrijdigheid tussen voorrang van rechts en voorrang voor de rijstrook. Bij de verantwoordelijkheidsbepaling na een ongeval zal de rechter zich baseren op de getuigenissen. Het nieuwe voorstel biedt in deze zin meer duidelijkheid.

Bernard Dehaye:

Het is beter om "tirette" te gebruiken dan "fermeture éclair".

Het ritsen moedigt plantrekkerij in het verkeer aan en leidt tot juridische onduidelijkheid.

6. Motorrijders

Inleiding door Karel Hofman

Om mobiliteit en veiligheid te verzoenen moet er voldoende ruimte zijn.

OPMERKINGEN

Erwin Steegmans:

Motorrijden komt in deze discussies weinig aanbod.

De werkgroep Motorrijden keurde de twee voorstellen af. Hoe kan er trouwens 30 km/u vastgesteld worden in een autofile?

Karel Hofman: dit is het resultaat van de werkgroep vereenvoudiging.

Denis Hendrichs: slechts 1 zienswijze kan behouden worden in de FCVV.

Erwin Steegmans: jammer dat het standpunt van de motorwerkgroep niet vermeld werd.

Denis Hendrichs: er is terugkoppeling geweest, maar er was onvoldoende tijd.

De voorzitter wijst erop dat er een procedure gevolgd werd en dat er daaruit keuzes gemaakt zijn. Er is bilateraal contact nodig bij de komende herwerking.

Denis Hendrichs: kinderen kunnen als passagier op de moto vanaf 12 jaar (en 1,35 m groot, voetsteuntje, en dergelijke meer). De werkgroep motorrijden vroeg vanaf 8 jaar.

Erwin Steegmans betreurt dat men de tekst aangepast heeft met te weinig kennis van zaken zodat een niet-adequate tekst ontstaan is. Hoe kan dit alles gecontroleerd worden?

Jacques Dekoster:

Quads worden niet vermeld in de tekst, wegens het risico in de toekomst moet hiermee toch al rekening gehouden worden.

Denis Hendrichs stelt dat de FOD het probleem kent en dat er een dossier ter studie ligt.

Michel Demeûter:

Zijn er normen voorzien voor kinderbeveiligingssystemen? Hoe zullen de kinderbeveiligingssystemen getest worden?

Denis Hendrichs: er staan geen details in de wegcode; hierin horen geen homologatie-eisen thuis.

Greta Remy:

In de nieuwe wegcode zitten nog steeds een aantal technische voorschriften vervat. Kunnen deze weggezuiverd worden?

Denis Hendrichs: deze zitten alleen in de wegcode als er geen apart technisch reglement bestaat. Dit is het geval voor voertuigen waarvoor geen homologatieverplichting bestaat.

Greta Remy: in de wegcode horen alleen gedragsregels thuis. Waarom geen technisch reglement gemaakt voor alle voertuigen samen?

Kris Popelier betreurt het gebrek aan communicatie tussen de werkgroep Motorrijden en de werkgroep Vereenvoudiging.

Momenteel hoort de Staatssecretaris alle belanghebbenden in het quads-dossier. Vraag hierbij is of dit eerder een problematiek is van gedrag dan van voertuigcategorie.

7. Rijden op rotondes (art. 9)

Denis Hendrichs verwijst naar de vorige discussie op de FCVV waarbij de filosofie ruim aan bod kwam.

OPMERKINGEN

Bernard Dehaye:

In artikel 9.1.2° zou beter toelating gegeven worden aan de fietsers om op de tweede rijstrook te rijden, dit is veiliger; denk maar aan Montgomery en Schuman met het vele rechtsafslaande verkeer. Pierre-Jean Bertrand sluit zich hierbij aan.

Didier Antoine:

Is het ermee eens dat de rechterstrook niet moet verplicht worden voor fietsers.

Zowel de tweede rijstrook bij de toegang als bij de uitgang van een rotonde moeten mogen gebruikt worden door fietsers.

Als je op de linkerrijstrook van de toegang rijdt, dan moet je ook op de rotonde op de linkerrijstrook rijden. Dit alles is moeilijk in regels te formuleren.

Kortom, er moet een algemene regel gevonden worden om toe te laten de tweede rijstrook bij de uitgang te gebruiken.

Karel Van Coillie:

Is het hiermee eens. Het rotondeverkeer zou grondiger aan bod moeten komen in de nieuwe wegcode. België zou de specifieke regels uit het buitenland (met name uit het UK) moeten overnemen.

Momenteel laat de wegcode niet toe om, bij het naderen van de rotonde, de linkerrijstrook te gebruiken; dit is evenmin het geval in de nieuwe vereenvoudigde wegcode, wanneer de rotonde niet in rijstroken is verdeeld.

Artikels 9.1.1 – 9.1.3 zijn onbegrijpbaar. Dit wordt duidelijk in de schriftelijke opmerkingen.

Greta Remy:

Opletten om aanlegproblemen aan te pakken via gedragsregels. Nederland heeft zeer veel aanlegvereisten. Hier lijkt het dat de turborotonde via regels aan de gebruikers opgelegd wordt.

Geert Popelier:

Hoe kan de weggebruiker weten dat hij een meerstrooksrotonde nadert? Hiervoor bestaat geen signalisatie. En de afslag zie je pas terwijl je op de rotonde zelf aan rijden bent.

Bernard Dehaye:

Fietspaden in de rotonde vormen veiligheidsproblemen. Daarom worden de fietsers vaak

gewoon naar de rondgaande rijbaan verwezen. Het is vaak moeilijk om gemarkeerde fietspaden goed uit te wissen.

Bijgevolg moet er gepleit worden om het niet-verplichte fietspad op de rotonde te introduceren.

Isabelle Demaegt:

Fietsers op de linkerstrook komen ook in een dodehoek terecht; linksrijdende fietsers zijn onzichtbaar voor vrachtwagens. Dit probleem dient via de infrastructuur te worden aangepakt, niet via algemene regels.

Jacques Dekoster:

De rotonde is geen kruispunt. Hoe zit het met het parkeren?

Wat met een bypass? Dit is vaak een zeer gevaarlijke plek voor fietsers.

Voor draaiende voertuigen zijn rechtsrijdende fietsers onzichtbaar. Het dodehoekprobleem bestaat bij alle voertuigtypes, niet alleen bij vrachtwagens. De beste oplossing bestaat uit rotondes met slechts 1 rijstrook, die fietsers over de hele breedte mogen gebruiken.

8. Draagbare telefoon (art. 29): er is geen sprake meer van de algemene verplichting om zijn voertuig goed in de hand te kunnen houden (huidig art. 8.3 wegcode)

Inleiding door Denis Hendrichs.

Het verbod in het nieuwe artikel 29 slaat alleen op de gsm. Het oude artikel 8.3 is naar de Wegverkeerswet verhuisd.

Jürgen Dhaene: De federale politie zorgt elk jaar voor een 1000-tal onmiddellijke inningen op basis van artikel 8.3. Deze mogelijkheid moet behouden blijven.

9. Autosnelwegen

i. Pechstrook: gebruik op verzoek van de politie voor incidenten (art. 4.1.8° b)

Inleiding door Karel Hofman. Vanaf nu is het duidelijk dat takeldiensten op de pechstrook zullen mogen rijden.

Paul Kenis:

Ook door het parket gevorderden moeten naar het incident kunnen komen via de pechstrook.

Yves Fobelets:

De verschillende inrichtingen die er momenteel in elk gewest bestaan, moeten behouden kunnen blijven.

Wanneer er geen pechstrookstatuut is, kan ander gebruik toegelaten worden, zoals bv. een busstrook (bv. Waver – Brussel-Delta).

Er bestaan een reeks regels wanneer een busstrook op een pechstrook aangebracht wordt.

Het uiteindelijke doel is het openbaar vervoer aan de files op de autosnelweg te laten voorbij rijden.

Karel Van Coillie: variabele borden kunnen helpen bij een adequate signalisatie.

Karel Van Coillie:

Op de vorige FCVV-vergadering werd reeds een akkoord bereikt over takeldiensten op de pechstrook.

Yves Fobelets: We willen wel de bus laten doorstromen op de pechstrook, maar bij incidenten moet de pechstrook wel als dusdanig kunnen functioneren.

Greta Remy:

Mag een takelwagen ook wegtakelen over de pechstrook tot aan de eerstvolgende uitrit? De busbanen in Vlaanderen die samenvallen met de pechstrook zijn gemarkeerd, er wordt geen dynamische signalisatie gebruikt. Daarnaast worden vluchthavens voorzien voor voertuigen met pech.

Jürgen Dhaene:

De Vlaamse werkgroep "Incident management" gaat akkoord met takelwagens over de pechstrook; wanneer het om een takelwagen met sleep gaat, moet hij de eerstvolgende afrit gebruiken.

Kris Popelier:

Naar juridische vormvereiste is het beter om van "opgeroepen personen" te spreken dan van "gevorderde personen".

Karel Van Coillie:

De Touring-takelwagens zijn uitgerust om te slepen, en dit kan veilig tot 90 km/u, bijgevolg niet akkoord om de eerstvolgende afrit verplicht te stellen.

Jürgen Dhaene: Een sleep moet zo snel mogelijk de autosnelweg verlaten, wanneer de takelwagen zijn vracht op een plateau meevoert is er geen probleem.

ii. Gebruik van de gevarendriehoek op autosnelwegen (art. 10.3)

Karel Hofman legt uit dat er weinig verandert; minimum 30 en 100 m is de tekstuele aanpassing.

OPMERKINGEN

Greta Remy:

De regel moet duidelijker stellen dat de plaatsing van de gevarendriehoek voor het achteropkomende verkeer bedoeld is.

Marc Vansnick (Beleidscel van de Staatssecretaris voor Mobiliteit):

In Frankrijk hoeft er geen gevarendriehoek meer geplaatst te worden op de pechstrook; men wil vermijden dat er op de pechstrook gelopen wordt.

Is deze verplichting bij ons nog opportuun?

Didier Antoine:

Heeft het zin een verschil te maken tussen een autosnelweg (waar de gevarendriehoek op min 100 m moet geplaatst worden) en een gewone weg (waar de gevarendriehoek op min 30 m moet geplaatst worden)? Wat met de autowegen?

Michel Demeûter verzet zich tegen artikel 6.5.2°c) omdat dit onmogelijk maakt dat auto's getest zouden worden op de autosnelweg.

Greta Remy: De mogelijkheid moet worden voorzien dat de wegbeheerder dergelijke tests kan toelaten.

Isabelle Demaegt: Bij ladingverlies of een klapband is het levensgevaarlijk wanneer de bestuurder dit probleem zelf moet signaleren. De bestuurder roept de politie op en andere instanties zijn beter geplaatst en uitgerust om het probleem te signaleren.

Denis Hendrichs: niet tijdig signaleren van een probleem kan eveneens levensgevaarlijk zijn; men moet afwegen welk gevaar het grootste is.

Jürgen Dhaene:

Waarom doet men in artikel 10.4 niet alle passagiers een fluovestje dragen?

En bestaat er een norm voor fluovestjes?

Denis Hendrichs:

Men is ervan uitgegaan dat de bestuurder een actievere taak heeft (gevaerendriehoek plaatsen, hulpdiensten verwittigen,...). De norm voor fluovestjes is de EN 741 maar deze is niet voorzien in de wegcode.

Erik Caelen:

Op een autosnelweg binnen de bebouwde kom met snelheidslimiet 50 km/u is een fluovestje verplicht, maar niet op een weg met 2x2 rijstroken en vaste middenberm buiten de bebouwde kom, waar 120 km/u mag worden gereden. Dit is niet logisch.

Yves Fobelets:

Waarom het fluovestje niet verplichten op alle wegen buiten de bebouwde kom?

Denis Hendrichs:

Het fluovestje is bedoeld om gedragen te worden op plekken waar normaal gezien nooit een voetganger rondloopt.

Jürgen Dhaene:

Hoe kan de politie controleren of diegene die het fluovestje draagt daadwerkelijk ook de bestuurder van het voertuig is?

MIDDAGPAUZE

10.Het inhaalverbod van autocars bij regenweer wordt behouden (art. 39°)

Inleiding door Denis Hendrichs: voor autocars komt er een inhaalverbod bij regenweer.

OPMERKINGEN

Didier Antoine vraagt om 3,5 ton te hanteren als algemene grenswaarde bij inhaalverboden voor zwaar vervoer.

Isabelle Demaegt verzet zich tegen 3,5 ton als grens en bepleit 7,5 ton.

Karel Van Coillie meent dat de hoeveelheid opspattend water vanaf 7,5 ton toeneemt en dat dit bijgevolg een goede grens is voor een inhaalverbod bij regenweer.

Erik Caelen stelt dat de besluiten van de werkgroep Zwaar Vervoer niet noodzakelijk moeten behouden worden in de besluiten van de werkgroep Wegcodevereenvoudiging. Maar wat gebeurt er met de besluiten van deze werkgroep Zwaar Vervoer, die op de FCVV-vergadering in maart 2009 besproken werden?

De voorzitter: De Staatssecretaris kiest welke aanbevelingen hij weerhoudt.

Greta Remy: Betekent artikel 39.7.2° dat fietsers op fietsstroken (= gemarkeerde fietspaden) niet kunnen inhalen ?

Denis Hendrichs: inhalen geldt alleen voor gebruikers die op hetzelfde weggedeelte rijden.

Bernard Dehaye: Dit artikel moet worden verduidelijkt.

11.Het algemeen inhaalverbod op 2x2-wegen wordt reeds afgeschaft in de nieuwe wegcode (zie art. 39.12.7°)

OPMERKINGEN

Karel Van Coillie vindt de omkering van de inhaalregels, waarbij het inhaalverbod met verkeersborden moet aangeduid worden, niet terug.

Erwin Steegmans vindt de regel niet meer terug die bepaalt dat motorrijders niet meer mogen ingehaald worden op hellingen.

Denis Hendrichs wijst erop dat de werkgroep Vereenvoudiging deze regel heeft laten wegvallen, omdat het inhaalverbod anders ook zou moeten gelden ten aanzien van bromfietzers.

Erik Caelen verwijst naar bromfietzers B die soms op het fietspad mogen rijden en die in die context moeilijk zichtbaar zijn voor automobilisten bij de kruispunten.

Greta Remy merkt op dat dit voorstel geen consensusvoorstel van de FCVV is, want de meningen erover waren verdeeld. Het voorstel is gebaseerd op één van de verschillende meningen.

12. Fietzers in principe altijd toegelaten in voetgangerszones (zie art. 6.3.1°a) tenzij verkeersbord C11 wordt gebruikt (verboden toegang voor fietsers)

Cathy Decoodt leidt in; de nieuwe regel keert de huidige situatie, waarbij de fietser uitdrukkelijk moet toegelaten worden in een voetgangerszone, om.

OPMERKINGEN

Jacques Dekoster vindt dit een goede optie. Wanneer een verbod voor fietsers in een voetgangerszone ingesteld wordt, is het nuttig dit verbod aan bepaalde uren te koppelen.

Greta Remy stelt dat vermits een rolstoel tot de voortbewegingstoestellen behoort, de rolstoelgebruikers expliciet toelating zouden moeten krijgen, willen ze in een voetgangerszone mogen rijden.

Denis Hendrichs wijst erop dat een stapvoets rijdend voortbewegingstoestel als een voetganger beschouwd wordt en dat deze bijgevolg sowieso toegang heeft tot een voetgangerszone.

Greta Remy hoopt dat de rechters, in geval van betwisting, dit ook zullen vinden.

13. Openbaar vervoer

- i. Overrijdbare bedding (o.a. art. 25.2): beddingen voorbehouden voor het openbaar vervoer (artikel 112.5): het onderscheid tussen busstroken en overrijdbare beddingen wordt opgeheven**
- ii. Zig-zag-markering (art. 118.9)**

Karel Hofman verzorgt de inleiding. De huidige busstrook en bijzonder overrijdbare bedding worden samengevoegd in de overrijdbare bedding. De mogelijkheden voor medegebruik moeten nog verder gedetailleerd worden. De zigzagmarkering wordt nieuw ingevoerd.

OPMERKINGEN

Greta Remy vraagt of de gevolgen van het eenheidsstatuut "overrijdbare bedding" voldoende gekend zijn, bijvoorbeeld inzake wegcapaciteit op kruispunten. Of kan het volstaan met de huidige categorieën duidelijker herkenbaar te maken?

En voor wat de zigzagmarkering betreft, de zigzaglijn zal het beeld bepalen zodat de weggebruikers moeilijker het onderscheid zullen maken tussen een bushalte en een laad- en loshaven.

Karel Van Coillie meent dat de busstrook moet behouden blijven omdat hij voordelen biedt op het vlak van wegcapaciteit. De zigzaglijn brengt niets nieuws en is bijgevolg overbodig.

Erwin Steegmans vraagt of de motorfietsen ook de overrijdbare bedding zullen mogen meegebruiken, en of trams zullen moeten stoppen voor overstekende voetgangers.

Didier Antoine gaat niet akkoord met het afschaffen van de busstrook en wil het voordeel behouden dat het rechtsafslaand verkeer de busstrook mag gebruiken.

Pierre-Jean Bertrand vraagt dat daartoe de overrijdbare bedding plaatselijk mag onderbroken worden; rechtsaf rijden vanaf de busvoorziening is nuttig voor de wegcapaciteit.

Greta Remy en Didier Antoine vinden een plaatselijke onderbreking ongewenst omdat dit de specifieke busvoorziening onzichtbaar zou maken.

Greta Remy benadrukt eveneens dat de betekenis van de zigzaglijn duidelijk moet zijn. Deze markering wordt al vaak gebruikt in het buitenland.

Karel Hofman verwijst naar de bepalingen over de zigzagmarkering in de Conventie van Wenen. De huidige arceringen in de actuele bushaltemarkering worden vaak ten onrechte als verdrijvingsvlakken begrepen.

Karel Van Coillie stelt dat men het parkeerverbod op een bushalte gewoon met een gele streep kan aanduiden.

Erik Caelen weet dat de gele streep op de boordsteen moet aangebracht worden, en dit kan niet wanneer er bij de bushalte geen boordsteen ligt.

Didier Antoine waarschuwt voor verwarrend gebruik van de zigzaglijn: deze wordt door de Conventie van Wenen alleen voor bushaltes en niet voor laad- en loszones voorgesteld.

14. Bepalingen betreffende de leeftijd om te besturen (art. 28)

Inleiding door Denis Hendrichs. Voor wat de minimumleeftijden betreft, worden de regels uit het rijbewijs-KB ook in de Wegcode herhaald.

OPMERKINGEN

Jacques Quorin (GOCA) wijst erop dat het rijbewijs-KB geen leeftijden voor voertuigcategorieën bepaalt.

Karel Van Coillie meldt dat de bromfietser B vergeten werd; daardoor wordt de minimumleeftijd voor het rijden met een passagier ongewild teruggebracht tot 16 jaar i.p.v. 18 jaar.

15. Veiligheidsafstanden (art. 40): 2-seconden regel buiten de bebouwde kom

Inleiding door Denis Hendrichs.

Er werd gekozen om geen precieze afstandsmaat aan te geven.

OPMERKINGEN

Greta Remy vraagt of de grens "vanaf meer dan 50 km/u" moet zijn, of dat het niet beter is om van "buiten de bebouwde kom" te spreken.

Yves Fobelets:

Wat is de bestaansreden van artikel 40.3 dat een ontheffing geeft aan legervoertuigen in konvooi?

Denis Hendrichs weet dat de militaire sector hieraan vasthoudt.

Bernard Dehaye vraagt waarom deze afstandsregel niet eveneens binnen de bebouwde kom geldt.

Denis Hendrichs stelt dat de FCVV dit zo besliste met het oog op de vlotheid van het verkeer.

Yves Fobelets wijst erop dat die afstandsregel niet toepasbaar is op een rotonde.

Marc Vansnick stelt dat de weggebruiker de 2-secondenregel niet kent. In de huidige reglementering wordt 50 m vooropgesteld; dit is duidelijker. De haalbaarheid van de nieuwe regel moet bijgevolg gecheckt worden.

In Duitsland geldt een halve tacho als minimale volgafstand op autosnelwegen; wanneer de afstand kleiner wordt kan er geverbaliseerd worden.

Bij nat weer zouden de 2 seconden 3 seconden moeten worden. Hoe zou dit aan de weggebruiker duidelijk gemaakt kunnen worden?

Greta Remy vindt dat er een gemakkelijke vuistregel moet komen, bijvoorbeeld "halve tacho". Een precieze afstandsmaat inschatten is moeilijk.

16. Nieuwe regels betreffende het langparkeren van vrachtwagens (art. 45.2)

Inleiding door Denis Hendrichs.

Binnen de bebouwde kom mogen vrachtwagens maximaal 8 uur parkeren terwijl de rusttijdregels een minimum van 9 uur opleggen; dit is onlogisch. De gemeenten vragen over het algemeen om het vrachtwagenparkeren binnen de bebouwde kom restrictiever te maken, bv. 3 à 4 uur als maximumduur.

OPMERKINGEN

Isabelle Demaegt vraagt dat parkeerduurbeperingen voor vrachtwagens in overeenstemming zouden zijn met de reglementaire rusttijden. Een chauffeur die de rusttijd eens niet respecteert draagt deze overtreding gedurende 28 dagen met zich mee.

Erik Caelen verwijst naar de Brusselse gemeenten die het parkeren voor vrachtwagens willen verbieden binnen de bebouwde kom; momenteel wordt dit verbod opgelegd met verkeersborden.

Er bestaat nog een oude circulaire uit 1967 waarin gesteld wordt dat wanneer een gemeente een parkeerverbod voor vrachtwagens instelt, zij dan alternatieve parkeergelegenheid voor vrachtwagens moet voorzien.

Isabelle Demaegt merkt op dat deze alternatieve parkeerplaatsen nooit gerealiseerd werden.

Erik Caelen verwijst naar een aantal gemeenten in het westen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waar deze wel werden aangelegd.

Pierre-Jean Bertrand herinnert eraan dat de voorziene werkgroep ter zake nooit werd opgericht.

Greta Remy vindt het logisch dat de rusttijden overeenstemmen met de parkeerbepalingen.

De wegbeheerders moeten duidelijk maken waar de vrachtwagens wel mogen parkeren. Maar tevens moet het verkeersreglement een aantal algemene ruimtelijke restricties opleggen, met het oog op het optimaliseren van de verkeersveiligheid (zoals nu het geval is). Door het langparkeren van vrachtwagens te koppelen aan het simpele gebruik van de parkeerschijf (op eender welke plaats), zouden de ruimtelijke restricties ten onrechte wegvallen. Deze problematiek verdient nog uitgediept te worden.

Erwin Steegmans vreest dat artikel 42 en 44 de blauwe zone ook verplicht zullen maken voor de motorrijders, terwijl momenteel de blauwe zone niet geldt voor motorrijders. Denis Hendrichs geeft aan dat het niet de bedoeling is om de blauwe zone ook voor motorrijders te laten gelden.

17. Fietsers rechtsaf bij rood licht (via verkeerslicht) – zie art. 74 1.7°

Inleiding door Karel Hofman: rechtsaf door rood voor fietsers zal toegelaten worden op basis van een oranje fietslicht dat aan het driekleurige verkeerslicht toegevoegd wordt.

OPMERKINGEN

Greta Remy merkt op dat artikel 75.1.7° niet duidelijk stelt dat het om rechtsafslaande fietsers gaat; rechtdoorrijdende fietsers zouden bijgevolg ook door mogen rijden.

Karel Van Coillie wijst op de noodzaak om te vermelden dat rechtsafslaande fietsers voorrang moeten geven aan de andere weggebruikers.

Bernard Dehaye vraagt dat de toepassingsmogelijkheden van het oranje fietslicht nog zouden uitgebreid worden. Zo moet een rood licht dat lokaal en tijdelijk altemnerend eenrichtingsverkeer organiseert bij wegenwerken, kunnen voorbijgereden worden door fietsers (deze situatie is te vergelijken met beperkt eenrichtingsverkeer). Het is normaal dat voorzichtigheid geëist wordt, maar de wegvormgeving is belangrijk. Jacques Dekoster beaamt dat bij werven vaak lange roodtijden gelden, zodat het aangewezen is om fietsers toch door dit rode licht te laten rijden.

Geert Popelier vraagt zich af of dit "rechtsaf door rood" – principe wel verstandig is. Is het niet beter dat een fietser bij rood afstapt en verder naar rechts loopt om vervolgens terug verder te fietsen?

Mocht dit rechtsaf door rood zo veilig zijn, dan zou het ook kunnen toegepast worden voor alle voertuigen.

Greta Remy vraagt zich af of dit niet eenvoudiger kan opgelost worden door een bijkomende groene pijl voor rechts afslaand verkeer.

Marc Vansnick

De Beleidscel van de Staatssecretaris voor Mobiliteit is geen voorstander van "rechtsaf door rood". De waarde van het rode licht is absoluut; het is niet veilig om hiervan af te wijken. Slechts enkele landen passen dit principe toe.

Bernard Dehaye vindt "rechtsaf door rood" een belangrijke maatregel om het fietsen te promoten. Bij het rechts afslaan wordt geen verkeersstroom gesneden, de beweging kan bijgevolg niet gevaarlijk zijn. Fietsers met een kind op een zitje willen steeds kunnen verder rijden.

Marc Vansnick

In Brussel rijden vele fietsers door het rode licht. De waarde van het rode licht mag niet geminimaliseerd worden.

Koen Van Wonterghem verwijst naar de roodlichtnegatie op kruispunten in Brussel in volgorde van frequentie : eerst voetgangers, ten tweede auto's en ten derde fietsers. Fietsers zijn dus toch meer gedisciplineerd dan vaak gedacht.

Pierre-Jean Bertrand verwijst naar proefprojecten in Parijs, Bordeaux en Straatsburg, evenals naar de politieke keuze om het STOP-principe toe te passen bij keuzes in het verkeersbeleid.

Karel Van Coillie haalt tellingen aan van Touring die uitwezen dat het vooral fietsers zijn die door het rode licht rijden.

18. Bewegwijzering autosnelwegen – zie art. 90.2

Inleiding door Karel Hofman.

OPMERKINGEN

Greta Remy vindt het belangrijk dat plaatsnamen dezelfde zijn op de autosnelwegen als op de toeleidende wegen.

Karel Van Coillie vraagt of het principe om de bestemmingstaal te gebruiken op autosnelwegen kan uitgebreid worden naar alle wegen. Als de taalwetten die toelaten.

Didier Antoine benadrukt dat dit principe voor alle buitenlandse maar ook binnenlandse bestemmingen moet toegepast worden.

19. Nieuw verkeersbord om voor de aanwezigheid van paarden te waarschuwen

Inleiding door Cathy Decoodt: er zal kunnen gewaarschuwd worden voor paarden op de openbare weg.

OPMERKINGEN

Greta Remy merkt op dat de gevaarsborden met hun symbolen een facelift kregen. Alle symbolen mogen gemoderniseerd worden.

Didier Antoine meent dat een specifiek gevaarsbord dat waarschuwt voor landbouwtractoren, ook nuttig zou zijn.

Greta Remy vraagt naar de mogelijkheid om deze borden speciaal tijdens het oogstseizoen te gebruiken.

20. Definitie van schoolomgeving: wordt bepaald door zoneborden

Inleiding door Denis Hendrichs. Ook 50 km/u zal toegelaten zijn als snelheidslimiet in een schoolomgeving. De schoolomgeving werd niet meer opgenomen in de definities, de bepalingen staan in artikel 109. Om eerdere misverstanden te vermijden wordt expliciet gesteld dat het A23-bord op gans de zone betrekking heeft.

OPMERKINGEN

Greta Remy stelt voor om de bebouwdekomborden ook bij de zoneborden onder te brengen.

Erik Caelen stelt voor om de bordencombinatie die de schoolomgeving aanduidt, op een zonebord aan te brengen. Zoneborden moeten ook voor een enkele straat mogen gebruikt worden.

Karel Hofman herinnert eraan dat het A23-bord destijds volgens de Raad van State geen zonale geldigheid mocht krijgen.

Karel Van Coillie verwijst naar een OCW-brochure waarin gesteld wordt dat zonale bebording in een straat dubbel zoveel borden zou vereisen.

Het F1-bord zou inderdaad het best bij de zoneborden ondergebracht worden, maar er

zijn ook nog andere zoneborden (bv. autosnelweg).

Didier Antoine verwijst naar artikel 106.4 dat toelaat om bijkomende gebruiksmodaliteiten aan een zonebord toe te voegen. Bijgevolg zou de schoolomgeving een in de tijd beperkte geldigheid kunnen krijgen.

Karel Hofman: men had bij dit artikel vooral zonale parkeerregelingen voor ogen. Dit is eigenlijk materie voor het Reglement van de Wegbeheerder.

Greta Remy wijst erop dat in Vlaanderen alle schoolomgevingen langs gewestwegen variabel gemaakt werden. Een tijdsvermelding zou de zaken onnodig compliceren. Wanneer een regel effectief geldt, mag hij geen raadsel vormen voor de weggebruiker.

Karel Van Coillie vindt dat overal zou moeten vermeld worden dat de verkeersborden die moeten nageleefd worden, geplaatst moeten worden in overeenstemming met het Reglement van de Wegbeheerder.

Geert Popelier: artikel 3 van de vereenvoudigde wegcode bepaalt dat weggebruikers rekening moeten houden met verkeerstekens en wegmarkeringen die overeenkomstig de voorschriften van "dit reglement" zijn aangebracht. Dit verwijst naar de wegcode, niet naar het reglement van de wegbeheerder.

21. Voetgangers moeten links gaan, maar mogen rechts gaan wanneer de veiligheid het vereist – zie art. 4.6.2° en art 51 - toestand voor voetgangers in groep

Inleiding door Denis Hendrichs. Voetgangers lopen links op de rijbaan, is de basisregel.

OPMERKINGEN

Jürgen Dhaene vraagt aan wie de toelating, waarvan sprake in artikel 51 (om in groep op de rijbaan te lopen), moet gevraagd worden indien het om een gewestweg gaat.

Erik Caelen verwijst naar de gemeentewet die veiligheid tot de verantwoordelijkheden van de burgemeester rekent.

Marc Vansnick vraagt aan welke kant op de rijbaan voetgangers in groep moeten lopen. Denis Hendrichs antwoordt dat zij aan de linkerkant van de rijbaan moeten lopen, in ganzenpas.

Marc Vansnick weet dat die discussie al vele jaren meegaat. Er wordt nu geen oplossing geboden, bv.: waar loopt een groep scouts het best wanneer er geen trottoirs voorhanden zijn? Artikel 4.6.2 lost dit niet op.

Erwin Debruyne vraagt of er telkens een toelating aan de burgemeester moet gevraagd worden. In dat geval is er zeker geen sprake van vereenvoudiging.

Pierre-Jean Bertrand meent dat de scoutsgroep beter links loopt.

22. Verlichting voetgangers in groep: voorstel WG om de witte, gele of rode lichten te mogen vervangen door retro-reflecterende veiligheidsvesten die zichtbaar worden gedragen (art. 11.2.3°)

Cathy Decoodt zorgt voor de inleiding.

OPMERKINGEN

Yves Fobelets pleit ervoor om alle leden van de voetgangersgroep een fluovest te laten aantrekken als de groep geen licht meevoert.

Ook is het onduidelijk waar de grens ligt tussen individuele voetgangers en voetgangers in groep. De voetgangersgroep werd nooit gedefinieerd.

23.Afschaffing van het beurtelings halfmaandelijks parkeren

Inleiding door Karel Hofman. Wanneer halfmaandelijks van kant veranderd wordt, treden er nogal wat doorstromingsproblemen op.

OPMERKINGEN

Didier Antoine vraagt naar de mening van de gemeenten over de afschaffing van dit instrument voor hun parkeerbeleid. Deze materie zou het best op het niveau van de gewesten of gemeenten worden geregeld.

Erik Caelen meldt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om die afschaffing vroeg na zijn Staten-generaal voor de Verkeersveiligheid, omdat beurtelings parkeren de mogelijkheden verstoort om kruispunten adequaat in te richten.

Greta Remy verwijst naar geschrinkt parkeren als alternatief voor het halfmaandelijks beurtelings parkeren.

De afschaffing van het beurtelings halfmaandelijks parkeren, kan worden overwogen. Maar niet als de definitie van parkeerstrook zodanig blijft dat, om geschrinkt parkeren toe te passen in een eenrichtingsstraat, aan de rechterzijde een markering volstaat terwijl aan de linkerzijde een bebording vereist is.

Rudi Wagelmans meent dat deze afschaffing niet nodig is. Het al of niet toepassen van deze parkeermaatregel wordt het best aan het gemeentelijk beleid overgelaten.

Michèle Guillaume verwijst naar de verkeersveiligheidsproblemen die met deze vorm van parkeerordening samengaan; dit halfmaandelijks beurtelings parkeren wordt vooral in kleine gemeenten toegepast.

24.Afschaffing van het verkeersbord "TOL" : terug invoeren in tekst en legende aanpassen

Denis Hendrichs zorgt voor de inleiding. "Tol" of "péage" wordt terug ingevoerd omdat dit bord nodig is bij de Liefkenshoektunnel in Antwerpen.

OPMERKINGEN

Greta Remy merkt op dat stoppen niet meer nodig is bij het tolbord, dankzij de hedendaagse elektronica.

Denis Hendrichs zal dit oplossen door er een aanwijzingsbord van te maken.

Marc Vansnick stelt voor om niet meer over de stopverplichting te spreken, maar gewoon "verboden voorbij te rijden zonder te betalen".

25.Invoering van het verkeersbord "bushalte"

Inleiding door Karel Hofman.

OPMERKINGEN

Kris Popelier vraagt waarom er een bord moet bijkomen, terwijl er reeds overal in het land de nodige halteborden staan.

Erik Caelen ziet een probleem in de 3 verschillende vervoersmaatschappijen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rijden.

Erwin Debruyne vraagt wat de vervoersbedrijven hiervan denken.

Greta Remy vreest dat het gewoon een extra bord zal worden. Dit bord zal geen bijkomende informatie brengen aan de gebruikers. De Lijn werkt momenteel een bord uit om tijdelijke haltes aan te duiden.

De voorzitter stelt vast dat er een stevig pleidooi gehouden wordt voor het behoud van de bestaande situatie.

Erik Caelen maakt zich zorgen over de buitenlanders in ons land die 3 verschillende borden moeten lezen.

26. Quid betekenis van verkeerslichten (gebruik van kruis bij het links afslaan – gebruik van afzonderlijke pijlen): art. 75.1.4°

Inleiding door Karel Hofman.

OPMERKINGEN

Greta Remy merkt op dat de ontruimingspijl duidelijker is dan de doorkijklichten. Deze laatste zijn reeds verdwenen op de Vlaamse gewestwegen.

Erik Caelen vindt in het doorkijklicht (kruis) hulp om een pv op te stellen. Jürgen Dhaene zal dit nagaan.

Michèle Guillaume meent dat vele weggebruikers niet goed weten hoe ze een ontruimingspijl of het kruis van een doorkijklicht moeten gebruiken. Het goede gebruik hiervan moet nog beter uitgelegd worden.

27. Luchthavengebieden (en havengebieden) – gemeenten toelaten om het verkeer in luchthavengebieden te regelen aan de hand van aanvullende reglementen?

Inleiding door Denis Hendrichs. De gemeente Zaventem vraagt om aanvullende reglementen te mogen opstellen voor de landzijde van de luchthaven.

OPMERKINGEN

Greta Remy wijst erop dat de Wegcode geen toestemming kan creëren om aanvullende reglementen op te stellen.

Erik Caelen vreest problemen omdat in een haven al eens links moet gereden worden.

Geert Popelier meent dat de gemeente sowieso aanvullende reglementen kan opstellen voor zover het om een openbare weg gaat.

Greta Remy wil vooral aan de weggebruikers duidelijk maken dat zij moeten weten dat er in havengebieden andere verkeersregels kunnen gelden, en daar waar dit het geval is moeten zij dit goed kunnen aflezen.

Marc Vansnick vraagt of dit allemaal in de nieuwe wegcode moet staan. De mogelijkheid op afwijkende regels staat nu al in het reglement.

IV. ANDERE BELANGRIJKE, PUNCTUELE OPMERKINGEN

Pierre-Jean Bertrand:

Bij artikel 4 over de plaats op de openbare weg: fietsers en bromfietsers moeten voldoende afstand kunnen houden van de geparkeerde wagens, dit is 80 à 100 cm. Op deze basis wordt er gemarkeerd in Brussel. Fietsers zouden dus moeten ontheven worden van de verplichting om "zo rechts mogelijk te rijden".

Yves Fobelets:

Bij artikel 83 over de signalisatie met tijdelijke geldigheid: de borden die dan tijdelijk niet gelden, moeten bedekt worden. De signalisatie met tijdelijke geldigheid moet worden uitgebreid tot andere borden die vaak bij werven worden gebruikt. Greta Remy stemt hiermee in.

Didier Antoine:

Met een doordachte richtingbewegwijzering moeten de vrachtwagens op de geëigende route gehouden worden. Deze signalisatie dient een verplichtend karakter te hebben, temeer daar de GPS vele vrachtwagens langs ongewenste wegen stuurt.

Greta Remy beaamt dat het geëigende verkeer op de geëigende wegen moet gehouden worden met de juiste bewegwijzering.

Marc Vansnick verwijst naar de recent gecreëerde mogelijkheid om met een specifiek bord het ADR-vervoer een welbepaalde route op te leggen.

Erik Caelen zou alle regels rond parkeren graag in één enkel artikel gegroepeerd zien.

Erwin Debruyne ondersteunt het voorstel rond de parkeerregels.

Erwin Debruyne weet dat men bij de procureurs vindt dat er onvoldoende onderscheid bestaat tussen een gelijkgronds trottoir en de rijbaan; een betere definitie van trottoir zou dit onderscheid duidelijk moeten maken. Een betere definitie van trottoir is bijgevolg nodig.

Didier Antoine blijft de verhoging een essentiële karakteristiek vinden van een trottoir.

Karel Van Coillie merkt op dat de huidige definities van "trottoir" en "gelijkgrondse berm" of "verhoogde berm" niet toelaten in de praktijk uit te maken of een bepaald wegonderdeel nu een trottoir is of een berm. Dit onderscheid is nochtans zeer belangrijk voor de toepassing van de parkeerregels. Een betere definitie van "trottoir" zou dit onderscheid duidelijk moeten maken.

Michèle Guillaume wijst erop dat het trottoir ter hoogte van een verkeersplateau op hetzelfde niveau ligt als de rijbaan. Een nieuwe definitie is dus nodig.

Karel Van Coillie stelt dat er minstens een vrije ruimte van 1,5 meter moet zijn tussen de rooilijn en de rijbaan.

Michèle Guillaume gaat akkoord met dit principe, maar in dat geval moet men ook rekening houden met geparkeerde tweewielers.

Koen Van Wonterghem meent dat een goed begrijpbare tekst ook juridisch sluitend kan zijn. Daarenboven zou de tekst aan een taalrevisor moeten voorgelegd worden om een heldere begrijpelijke taal te verkrijgen.

Greta Remy:

De gevaarsborden zouden niet steeds op 150 m afstand geplaatst worden maar op een afstand die bepaald wordt in functie van het snelheidsregime. Conform de Conventie van Wenen moet de afstand uitdrukkelijk aangeduid worden als de weggebruikers deze niet kunnen inschatten.

Kortom: het is beter om de huidige regeling te behouden.

Jacques Quorin vraagt om zeer veel aandacht te besteden aan de overgang van het huidige naar het nieuwe verkeersreglement. Het is zeer belangrijk om alle doelgroepen daarover terdege in te lichten.

Erwin Steegmans vraagt om de finale bijgewerkte tekst nog te lezen te krijgen vooraleer hij gepubliceerd wordt.

Michel De Meûter:

Sluit zich aan bij de vraag van Erwin Steegmans. Verder worden verschillende voertuigen gedefinieerd, waaronder ook "minibus" en "auto voor dubbel gebruik". Beide zijn personenauto's die alleen in België specifiek benoemd worden. Deze namen kunnen beter geschrapt worden uit de definities.

Eric Caelen en Greta Remy gaan hiermee akkoord en wijzen erop dat deze benamingen overal dienen te worden verwijderd als ze toch nergens toe dienen.

Karel Van Coillie:

De parkeerregels staan niet duidelijk in de nieuwe wegcode. Zeker over het betalend parkeren - dat hier niet geregeld wordt - blijven er onduidelijkheden.

Contradicties tussen signalisatie en regels werden niet opgelost in de nieuwe tekst.

Jürgen Dhaene vraagt of nagegaan werd of alle relevante EU-richtlijnen gerespecteerd werden. Er moet gestreefd worden naar zoveel mogelijk Europese standaardisatie; dit geldt zeker voor wat de definities betreft.

Isabelle Demaegt zal nog gedetailleerde opmerkingen opsturen.

Jacques Dekoster vraagt aandacht voor alles wat hier niet behandeld werd, zoals:

- gelijkgestelden met de voetgangers,
- helderheid van de regels,
- rekening houden met de personen met een handicap,
- F99 – Ravel – trage wegen – voies vertes enz.,
- het concept "Fahrradstrasse" invoeren,
- het concept « fietsroutes » / « voies conseillées pour cyclistes » invoeren.

Erwin Debruyne bevestigt dat ook in Vlaanderen gevraagd wordt naar de mogelijkheid om « fietsstraten » in te voeren.

Bernard Dehaye benadrukt het belang om voldoende zijdelingse afstand te houden tussen auto's en fietsers. In artikel 33.1 mag gerust een minimale zijdelingse afstand van 1 m opgenomen worden binnen de bebouwde kom en 1,50 m buiten de bebouwde kom, zoals dat het geval is in Frankrijk.

Michèle Guillaume vraagt aandacht voor de verschillende ongevallen die er in het Brussel Hoofdstedelijk Gewest gebeurd zijn met voetgangers die aangereden worden door een afslaande tram. Wanneer trams afslaan door het groene verkeerslicht terwijl voetgangers oversteken door diezelfde groenfase, dan treedt een conflict tussen voorrangregels op.

Erik Caelen verwijst naar de wegbeheerders die dergelijke situaties moeten voorkomen.

Geert Popelier vindt dat het best steeds 100 m gehanteerd wordt als afstand om de zichtbaarheid in te schatten.

Kris Popelier informeert de vergadering dat de huidige wegcode (KB van 1975) nog gewijzigd zal worden door de Staatssecretaris vooraleer de vereenvoudigde wegcode in werking zal treden.

V. INWERKINGTREDING

Martin Van Houtte geeft als voorzitter aan hoe er verder gewerkt wordt:

- Een interne ad hoc werkgroep zal de geschreven opmerkingen (die nog gedurende 7 dagen kunnen opgestuurd worden naar het BIVV) en alle opmerkingen gemaakt tijdens deze vergadering, verwerken tot een steekhoudende tekst.
- Er zal feedback gegeven worden aan iedereen die reageerde op de ontwerp tekst.
- Ten slotte wordt de aangepaste tekst overgedragen aan de Staatssecretaris, die de nodige beslissingen zal nemen.
- Nadien gaat de tekst voor advies naar de Raad van State en naar de gewesten.

Vanuit de vergadering wordt gevraagd om de FCVV-tekst, zoals die aan de Staatssecretaris zal overhandigd worden, te kunnen inkijken.

De voorzitter benadrukt dat iedereen alleszins op de hoogte zal gehouden worden.

VI. Bijlagen: opmerkingen

- 1. MAG**
- 2. BIVV-IBSR**
- 3. BIVV-IBSR (Cel Educatie)**
- 4. GRACQ**
- 5. Ligue des familles**
- 6. FEBETRA**
- 7. SPW**
- 8. VTB-VAB**
- 9. Touring**
- 10. Departement MOW Vlaamse Overheid**
- 11. Fietsersbond**
- 12. Voetgangersbeweging**
