

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

DE VLAAMSE MINISTER VAN WERK, ECONOMIE, INNOVATIE EN SPORT

## **BISNOTA AAN DE VLAAMSE REGERING**

**Betreft:**     **Standpuntbepaling van de Vlaamse Regering betreffende**  
                  **- het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het**  
                  **koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen**  
                  **reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun**  
                  **aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren**  
                  **moeten voldoen en het koninklijk besluit van 1 december 1975**  
                  **houdende het algemeen reglement op de politie van het**  
                  **wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg**  
                  **- het ontwerp van koninklijk besluit tot reglementering van de**  
                  **wielerwedstrijden en van de alle-terreinwedstrijden**

### **1. INHOUDELIJK**

#### **1 Inleiding:**

Krachtens artikel 6, § 4, 3° van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen dienen de Gewestregeringen betrokken te worden bij de totstandkoming van de reglementering betreffende de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen.

#### **2 Toelichting**

##### **2.1. Context:**

Bij brief van 15 juni 2018 vraagt de Federale Minister voor Mobiliteit het advies van de Vlaamse Regering bij twee ontwerpen van koninklijk besluit tot reglementering van de wielerwedstrijden en van de alle-terreinwedstrijden en van koninklijk besluit tot aanpassing van de Wegcode en van het Technisch Reglement.

Het koninklijk besluit inzake de reglementering van wielervedstrijden zou in de loop van september 2018 in werking moeten treden. Zo kunnen de organisatoren van de voorjaarsklassiekers 2019 bij de start van het nieuwe seizoen geïnformeerd worden en hieraan het nodige gevolg geven.

2.2. Het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Het ontwerp past de reglementering aan zodat de openings- en sluitingsvoertuigen bij een wielervedstrijd oranje-gele knipperlichten mogen voeren.

Het legt ook vast hoe weggebruikers zich moeten gedragen tegenover de deelnemers aan een wielervedstrijd.

Welke verkeersregels deelnemers aan een wielervedstrijd wel of niet moeten naleven, wordt niet langer opgenomen in de wegcode, dan wel in het KB wielervedstrijden.

Bij dit ontwerp zijn geen juridische opmerkingen te formuleren.

2.3. Het ontwerp van koninklijk besluit tot reglementering van de wielervedstrijden en van de alle-terreinwedstrijden.

#### 2.3.1. Algemene bespreking

Het koninklijk besluit van 21 augustus 1967 tot reglementering van de wielervedstrijden en van de veldritten voldoet op sommige punten niet meer aan de huidige omstandigheden om een wielervedstrijd te organiseren.

Met dit koninklijk besluit wenst men een kader te scheppen voor de wielervedstrijden en de alle-terreinwedstrijden, zoals de cyclocrossen, mountainbike wedstrijden en voor de wedstrijden waar een gedeelte met de fiets gereden wordt, zoals de dua- en triatlons.

Dit kader betreft onder andere de regeling van de vergunningsaanvraag, de inzet van signaalgevers en de geldigheid van de wegcode tijdens een wielervedstrijd.

Het koninklijk besluit van 21 augustus 1967 wordt niet in de aanhef opgenomen, alhoewel artikel 21 dit besluit wijzigt.

Het valt te betreuren dat bij de raadpleging van de sector geen rekening werd gehouden met de bevoegdheidsverdeling in België. Zo werd enkel contact opgenomen met de Koninklijke Belgische Wielerbond (KBWB/Belgian Cycling), maar niet met de door Vlaanderen erkende en gesubsidieerde unisportfederatie Cycling Vlaanderen, noch met de Franstalige tegenhanger. Jaarlijks vallen echter ongeveer 2100 wielervedstrijden op het Vlaamse grondgebied onder de bevoegdheid van deze Vlaamse federatie. De

wijziging van het KB van 21 augustus 1967 heeft dan ook een reële impact op deze sportmanifestaties, hun verzekering en de praktische organisatie.

### 2.3.2. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 2 bepaalt de definitie van een aantal begrippen

De maximale afstand voor een gesloten omloop wordt vastgelegd op 3 kilometer. Dit is problematisch voor de organisatie van vele jeugdwedstrijden, die nu vaak georganiseerd worden op een parcours dat als een 'gesloten omloop' wordt opgevat, maar door deze limiet nu plots aan alle verplichtingen van een open omloop zullen moeten voldoen (bijvoorbeeld bijkomende ziekenwagen, ...). Dit zal voor vele bijkomende kosten zorgen, waardoor een reële kans bestaat dat vele organisaties zullen verdwijnen. Een grens op 5 à 6 kilometer zou beter overeenkomen met de reële situatie en deze problemen kunnen vermijden.

Artikel 4 bepaalt de taken van de koersdirecteur en de veiligheidscoördinator

§2 bepaalt dat de veiligheidscoördinator tijdens de wedstrijd in het bezit is van een 'nominatieve lijst van de ingezette signaalgevers'. Deze bepaling zorgt op zich niet voor een probleem, maar via dit KB zou mogelijks wel een oplossing kunnen geboden worden voor een bestaand probleem dat hieraan gerelateerd is. Op heden wordt voor verzekeringstechnische redenen gevraagd dat de signaalgevers geïdentificeerd worden door naam, voornaam, adres en rijksregisternummer. Gezien de wetgeving omtrent de AVG/GDPR zou het aan te rade zijn dat het KB hiervoor ook de nodige toestemming geeft aan de wedstrijdorganisatoren.

Artikel 5 legt vast wat de referentieburgemeester moet ondernemen voorafgaand aan de wedstrijddag:

§1. Toelating voor het gebruik van de gewestwegen vragen aan de betrokken wegbeheerder.

Wanneer hij het gebruik van het betrokken weggedeelte wenst te weigeren, moet de betrokken gewestelijke wegbeheerder dit uiterlijk acht weken voor de wedstrijd ter kennis geven aan de burgemeester. Indien er geen kennisgeving is binnen die termijn, bepaalt het tweede lid dat er een stilzwijgende toestemming is.

Met deze bepaling worden verplichtingen opgelegd aan diensten of instellingen die behoren tot of ressorteren onder de gewesten. Hiermee overschrijdt de federale overheid zijn bevoegdheid.

Wat het Vlaamse Gewest betreft is een wielervedstrijd een vergunningsplichtige activiteit zodra deze leidt tot exclusief gebruik of tot het geheel of gedeeltelijk afsluiten van wegen, dijken, jaagpaden of zeedijken (artikel 31, §2, 1°

Retributiebesluit<sup>1</sup>). Voor het organiseren van een wielervedstrijd op een Vlaamse gewestweg zal dus een vergunning voor privaat gebruik van het openbaar domein aan de wegbeheerder van het Vlaamse Gewest moeten worden aangevraagd.

Het kruispunt van een gemeenteweg met een gewestweg valt onder het beheer van het Vlaamse Gewest. Wanneer een gewestweg deel uitmaakt van een kruispunt op een wedstrijdparcours dat voor het overige enkel over gemeentewegen zou lopen, zal ook de toestemming van de gewestelijke wegbeheerder moeten worden verkregen voor het gebruik van dit kruispunt. Om deze reden vermeldt artikel 21 van het KB van 21 augustus 1967 trouwens expliciet de verplichting om aan de (gewestelijke) wegbeheerder de nodige toelatingen te vragen wanneer de wedstrijd voorbijkomt aan kruispunten waarvan een gewestweg deel uitmaakt.

Wat de timing betreft, gelet op het feit dat de aanvraag van de organisator uiterlijk 14 weken voor de dag van de wielervedstrijd moet gebeuren, de referentieburgemeester uiterlijk twee weken na de aanvraag van de organisator de nodige toelatingen moet vragen aan de betrokken wegbeheerders, en deze wegbeheerders geacht worden uiterlijk acht weken voor de wedstrijd hun beslissing ter kennis te brengen aan de betrokken burgemeester, betekent dit dat de wegbeheerders een termijn van 4 tot 6 weken (afhankelijk van het moment van de aanvraag aan de betrokken wegbeheerders) wordt opgelegd om een beslissing te nemen.

De termijn voor het aanvragen van een vergunning die bepaald wordt door artikel 4, §1, eerste lid van het Retributiebesluit is minstens 30 dagen voor de aanvang van de geplande activiteit. De termijn van minimum 4 weken (28 dagen) die door dit ontwerp wordt opgelegd aan de wegbeheerder is dus mogelijk strikter dan de termijn bepaald in artikel 4, §1, eerste lid van het Retributiebesluit.

Bovendien is er in het Retributiebesluit geen sprake van een stilzwijgende toestemming bij het overschrijden van de termijn bepaald in artikel 4, §1, eerste lid van het Retributiebesluit.

Het opleggen van een termijn aan de wegbeheerder waarin hij moet beslissen om een vergunning voor privaat gebruik af te leveren, en de stilzwijgende toestemming die aan het niet respecteren van deze termijn wordt gekoppeld, overschrijdt dan ook de bevoegdheid van de federale overheid. De gewesten zijn namelijk bevoegd voor de wegen en hun aanhorigheden, de waterwegen en hun aanhorigheden, het juridisch stelsel van de land- en waterwegen, de havens en hun aanhorigheden, de zeewering en de dijken (artikel 6, §1, X, 1° tot 5° BWHI).

---

<sup>1</sup> Besluit van de Vlaamse Regering van 29 maart 2002 betreffende het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het privaat gebruik van het openbaar domein van de wegen, de waterwegen en hun aanhorigheden, de zeewering en de dijken.

Artikel 8 bevat regels i.v.m. de verzekering van de organisatoren, de signaalgevers, de deelnemende renners en van zij die de wedstrijd mogen vergezellen of een functie m.b.t. de wedstrijd vervullen.

Er worden vraagtekens gezet bij de haalbaarheid van de timing, rekening houdende met het feit dat men toch pas een verzekering afsluit wanneer men weet dat de wedstrijd kan plaatsvinden:

- art.5.§3. voorziet dat de burgemeester uiterlijk 6 weken voor de wedstrijd de definitieve vergunning verleent tot organisatie van de wedstrijd, eventueel onder voorwaarden, of dat hij een weigering verstrekt.
- art.8.§4. voorziet dat de organisator uiterlijk 8 weken voor de wedstrijd het bewijs van verzekering levert aan elke burgemeester.

Artikel 13 bevat bepalingen m.b.t. de uitrusting van respectievelijk het openingsvoertuig en het sluitingsvoertuig van de wedstrijdkaravaan.

Er wordt eveneens vastgelegd wanneer deze voertuigen al dan niet vereist zijn.

De daksignalisatie van het openingsvoertuig en het sluitingsvoertuig van de wedstrijdkaravaan wordt bepaald. Zo worden onder andere afmetingen voor het te gebruiken verkeersbord A51 bepaald. De federale overheid overschrijdt hiermee haar bevoegdheid. De regelgeving inzake de technische eisen van de verkeerstekens behoort immers tot de bevoegdheid van de gewesten (artikel 6, §1, XII, 2° BWHI).

Artikel 14 legt vast hoe de publiciteitskaravaan moet aangekondigd en gesloten worden en hoe respectievelijk het openingsvoertuig en sluitingsvoertuig moeten uitgerust zijn alsook welke tijdsperiode er tussen beide moet zijn.

Er wordt ook een voorzichtigheidsplicht ingevoerd voor de leden van de publiciteitskaravaan voor wat betreft het overhandigen van voorwerpen aan het publiek.

Dezelfde opmerking geldt als bij artikel 13: de daksignalisatie van het openingsvoertuig en het sluitingsvoertuig van de publiciteitskaravaan wordt bepaald. Zo worden onder andere afmetingen voor het te gebruiken verkeersbord A51 bepaald. De federale overheid overschrijdt hiermee haar bevoegdheid. De regelgeving inzake de technische eisen van de verkeerstekens behoort immers tot de bevoegdheid van de gewesten (artikel 6, §1, XII, 2° BWHI).

Artikel 21 heft het KB van 21 augustus 1967 tot reglementering van de wielervedstrijden en de veldritten op, met uitzondering van de artikelen 10 tot 13quater. De artikelen 10 tot 13quater bepalen voorwaarden betreffende de deelnemers. Deze bepalingen behoren tot de bevoegdheid van de Vlaamse Gemeenschap op het vlak van sport (artikel 4, 9° BWHI).

De Vlaamse Gemeenschap heeft deze artikelen trouwens reeds in 1985 (besluit van de Vlaamse Regering van 13 maart 1985 houdende deelneming van jongeren aan wielervedstrijden) opgeheven en op dit vlak een eigen regeling uitgewerkt. Het lijkt erop dat de federale overheid deze artikelen op het oog heeft wanneer ze in het verslag aan de Koning stelt dat bepaalde aspecten van het KB van 21 augustus 1967 zijn

overgegaan naar de gefedereerde entiteiten en niet meer in de federale reglementering moeten worden opgenomen, al brengt het verslag aan de Koning hierover niet expliciet duidelijkheid.

Naast deze artikelen, zijn er echter nog artikelen van het KB van 21 augustus 1967 die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren en door dit besluit worden opgeheven. Aangezien de federale overheid geen expliciete uitzondering maakt voor deze artikelen, waar het dit wel deed voor de artikelen 10 tot 13quater, lijkt het de bedoeling van de federale overheid om ook deze artikelen op te heffen.

Artikel 21 en artikel 22 van het KB van 21 augustus 1967 bevatten deels voorschriften aan de wegbeheerder in verband met de vergunningen voor privaatieve inname van het openbaar domein. Het Vlaamse Gewest heeft artikel 21 van het KB van 21 augustus 1967 trouwens al gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 7 oktober 2005 en het besluit van de Vlaamse Regering van 14 november 2007.

Aangezien deze artikelen (deels) tot de bevoegdheid van de gewesten behoren, kan de federale overheid deze artikelen niet opheffen. In het geval dat de federale overheid met dit artikel zou beogen deze artikelen op te heffen, maakt dit een bevoegdheidsoverschrijding uit.

Bovendien worden de wijzigingsbesluiten van het KB van 21 augustus 1967 opgeheven. Het opheffen van wijzigingsbesluiten is legistisch gezien geen gepaste werkwijze. Eens wijzigingsbepalingen in werking zijn getreden, kunnen ze geen nieuwe uitwerking meer hebben. Het opheffen van wijzigingsbepalingen is dan ook zinloos.

## 2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

## 3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Het voorstel heeft een weerslag op de lokale besturen voor zover zij fietszones willen invoeren. De nodige signalisatie dient dan aangebracht te worden.

## 4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

## 5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Aangezien er geen sprake is van een regelgevend initiatief van de Vlaamse overheid, is er voor deze nota aan de Vlaamse Regering geen wetgevingstechnisch advies, taalkundig advies of Reguleringsimpactanalyse vereist.

JoKER is hier tevens niet van toepassing.

## 6. ADVIES INSPECTIE VAN FINANCIËN

De Inspectie van Financiën bracht hierover advies uit op 12 juli 2018 (zie bijlage).

Het verleent een gunstig advies aan het voorstel tot het verlenen van een positief advies aan het ontwerp van KB tot wijziging van het KB van 15 maart 1968.

Het verleent een ongunstig advies op het advies van de Vlaamse regering met betrekking tot het ontwerp van tot reglementering van de wielervedstrijden.

De Inspectie van Financiën argumenteert dat, gezien het om een bevoegdheidsoverschrijding gaat er een negatief advies moet worden verleend en dat de commentaar bij artikel 2 neerkomt op een fundamenteel probleem en als een knelpunt zou moeten gemeld worden.

Deze opmerking werd overeenkomstig verwerkt in de nota.

De Inspectie van Financiën merkte op dat de rol van Cycling Vlaanderen als contactpunt of licentieverlener voor wielerevenementen niet via KB kon geregeld worden, maar dat dit via eigen gemeenschapsregelgeving moet opgenomen worden. De opmerking bij het KB hierover werd dan ook geschrapt uit deze nota.

## 7. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° positief advies te verlenen aan het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;

Niet in te stemmen met het ontwerp van koninklijk besluit tot reglementering van de wielervedstrijden gezien de knelpunten die werden aangehaald in artikelen 2 en 4.

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, Vlaamse Rand, Toerisme en  
Dierenwelzijn,

Ben Weyts

De Vlaamse minister van Werk, Economie, Innovatie en Sport

Philippe Muyters

Bijlagen: ...