

Verkeersreglementering op private wegen

Het onderscheid openbare-private weg

Hilde Laga

INLEIDING

Er doet zich een ongeval voor op de private parking van een grootwarrenhuis en een van de partijen houdt staande dat die parking geen openbare weg is in de zin van art. 1 van het verkeersreglement en dat bijgevolg de voorrang rechts er niet moet nageleefd worden.

Dat voorbeeldje roept de hele problematiek op die in deze bijdrage aan de orde wordt gesteld. Geldt het verkeersreglement alleen voor de openbare weg? Wat is een openbare weg? Wat is een private weg en aan welke reglementering is het verkeer op een private weg onderworpen?

Voor die vragen stond de rechtspraak reeds herhaalde malen. Daarvan geven we een kort overzicht zonder na te laten te gepasten tijde te wijzen op de onduidelijkheden en onvolledigheden van de huidige reglementering en sommige tegenstrijdigheden en inconsequenties in de rechtspraak even aan de kaak te stellen.

Voorafgaandelijk wordt in hoofdstuk I onderzocht of er wettelijke bepalingen zijn betreffende het verkeer op private wegen. Daar zal aangetoond worden dat de bevoegdheid van de Koning om het verkeer te regelen niet verder reikt dan de openbare wegen en hij derhalve onbevoegd is voor private wegen. Het verkeersreglement is dan ook slechts toepasselijk op openbare wegen. Daaruit blijkt onmiddellijk het belang van het onderscheid openbare weg-private weg (1) waarop in hoofdstuk II wordt ingegaan. Het uitgangspunt is daar dat het, bij gebrek aan een wettelijke definitie, de rechter is die er soeverein over oordeelt of een bepaalde weg openbaar is of niet. Aan de hand van een hele reeks gevallen uit de verre van eensgezinde rechtspraak speuren we naar de criteria die daarbij in acht genomen worden. Gesteld dat we ons dan een min of meer precies begrip kunnen vormen van wat een private weg is, blijft nog het probleem welke reglementering er op toepasselijk is. In hoofdstuk III wordt nagegaan hoe de rechtspraak dat probleem oplost. Het principe dat het verkeersreglement alleen voor de openbare wegen

(1) In de uitdrukking «private weg» wordt «privaat» niet gebruikt in verband met het eigendomsrecht, maar wel in tegenstelling tot «openbare weg». Bij het bepalen van het al dan niet openbaar zijn van een weg speelt inderdaad het eigendomsrecht geen rol, zoals verder in de uiteenzetting zal blijken (Hfst. II, A.). Een weg die toebehoort aan een particulier kan best een openbare weg zijn.

geldt zal dan, via «goede huisvader»-normen en analogietoepassingen wel voor enige nuancering in aanmerking blijken te komen.

HOOFDSTUK I : DE ONBEVOEGDHEID VAN DE KONING VOOR PRIVATE WEGEN

Art. 1 van de Organieke Wet van 1 augustus 1899 op de politie van het wegverkeer bepaalt : «Aan de regering wordt machtiging verleend om bij Koninklijk Besluit algemene verordeningen uit te vaardigen tot regeling van de politie op het vervoer en op het verkeer van alle vervoermiddelen te lande, van trek-, last-, of rijdieren of vee.»

Dat artikel preciseert niet of die bevoegdheid van de Koning geldt op openbare wegen of op private wegen of op beide samen. De term openbare weg komt er überhaupt niet in voor. Uit de voorbereidende werken blijkt echter dat men de Koning een zo ruim mogelijke bevoegdheid wilde geven (2). Bij een eerste redactie van het artikel 1 van de wet, werd voorgesteld het woord «weg» te vervangen door «openbare weg» omdat de eerste term dikwijls te beperkt geïnterpreteerd werd en de laatste een ruimere betekenis had (3). Wat nu precies die ruimere betekenis is, daar vinden we noch in de wet, noch in de voorbereidende werken een bepaling van. Verder in de wet vindt men geen bepaling die de Koning enige bevoegdheid zou geven op private wegen.

De Organieke Wet van 16 maart 1968 stelt in art. 1 : «De koning stelt de algemene reglementen vast betreffende de politie over het verkeer op de wegen van voetgangers, van middelen van vervoer te land en dieren, alsmede van de middelen van vervoer per spoor die de *openbare weg* gebruiken...».

Hier wordt wel uitdrukkelijk het toepassingsgebied bepaald nl. «de openbare weg» en a contrario niet de niet-openbare of private weg. In die wet vindt men evenmin een artikel dat de Koning bevoegd verklaart voor het verkeer op private wegen, en men zal tevergeefs zoeken naar andere wetten die hem die bevoegdheid toekennen.

Algemeen kan men dus stellen dat de private wegen buiten de bevoegdheid van de Koning vallen. Alle verkeersreglementen genomen in uitvoering van de twee basiswetten, zijn alleen toepasselijk op openbare wegen.

Toch is er één uitzondering geweest. Een K.B. van 16 juli 1973, bijgevoegd onder art. 11 van het algemeen reglement van 14 maart 1968, bepaalde : «In geval van deelneming aan sportwedstrijden of sportcompetities met voertuigen bedoeld onder 4^o van dit artikel (bepaalde

(2) Pol. Boom, 24 mei 1957, *R.W.*, 1958-59, 571.

(3) Rapport Liébaert, *Parl. Besch., Kamer*, 1897-98, n. 90, 4 maart 1898 en 1898-99, n°85, 17 febr. 1899.

voertuigen met eigen beweegkracht) is de minimum leeftijd vastgesteld op 16 jaar indien deze plaats vinden buiten de openbare weg . . . » . Dat K.B. werd echter door het Verkeersreglement van 1 december 1975 uitdrukkelijk opgeheven (art. 84).

HOOFDSTUK II : HET ONDERSCHIED OPENBARE WEG - PRIVATE WEG

In het vorig hoofdstuk zagen we dat de bevoegdheid van de koning beperkt blijft tot de openbare wegen. Het Algemeen Reglement van 1 dec. 1975 op de politie van het wegverkeer bepaalt dat dan ook uitdrukkelijk in art. 1 : «Dit reglement geldt voor het verkeer op de openbare weg...» (4).

De wetgever geeft echter nergens een bepaling van het begrip openbare weg alhoewel het uitdrukkelijk in alle verkeersreglementen voorkomt. Het Reglement van 1 febr. 1934 gaf wel de volgende bepaling : «... de wegen, straten, openbare pleinen, bruggen, paden en over het algemeen alle wegen die voor het openbaar verkeer te land zijn opgesteld.»

In het algemeen reglement van 8 april 1954 komt geen definitie meer voor. Zijn auteurs meenden dat dat nutteloos was omdat ze toch zou overeenstemmen met de gangbare mening. Een systeem van definities heeft eigenlijk meer nadelen dan voordelen, vonden ze, het wordt alleen gebruikt wanneer men de betekenis van een woord wil beperken. Geen definitie betekent dus niet dat het begrip openbare weg beperkter moet geïnterpreteerd worden (5).

De Algemene Reglementen van 18 maart 1968 en van 1 dec. 1975 geven in art. 2 een opsomming van alle mogelijke delen van de openbare weg maar een definitie van het begrip zelf werd klaarblijkelijk niet nodig geacht.

(4) Dat begrip «openbare weg» dat het toepassingsgebied van het verkeersreglement afbakt, moet los gezien worden van het begrip «openbare plaats», dat bepalend is voor het toepassingsgebied van de hoofdstukken I, II en III van de Organieke Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer ; die drie hoofdstukken handelen respectievelijk over vluchtmisdrijf, intoxicatie, en dronkenschap. Art. 28 van genoemde Organieke Wet definieert openbare plaats als volgt : «... de openbare weg, terreinen toegankelijk voor het publiek en de niet openbare terreinen die voor een zeker aantal personen toegankelijk zijn.»

Openbare plaats is dus ruimer dan openbare weg - het eerste omvat het tweede - zodanig dat de hoofdstukken I, II en III van de Organieke Wet een breder toepassingsgebied hebben aan het verkeersreglement. Zo kan je op de private parking een fabriek, waar alleen het personeel en de klanten mogen parkeren, wél vervolgd worden voor vluchtmisdrijf, omdat een private parking als openbare plaats onderworpen is aan hfst. I van de Organieke Wet, maar je kan er niet strafrechtelijk vervolgd worden voor een inbreuk op het verkeersreglement, omdat het als private weg niet onder het toepassingsveld van het verkeersreglement valt.

5) R. OUTERS en M. PETIT, *Code de la circulation expliquée*, nr. 26 ;
Pol. Leuze, 6 juli 1956, *Bull. Ass.*, 1957, 112.

Bij gebrek aan wettelijke betekenis moet men aan de woorden hun gebruikelijke betekenis geven, betekenis die hoofdzakelijk door de rechtspraak inhoud zal krijgen.

A. Soevereine appreciatie van de rechter ten gronde

De rechter ten gronde oordeelt soeverein of een bepaalde weg openbaar is of niet. Het Hof van Cassatie heeft dit herhaalde malen bevestigd. In het geval van een weg die naar een haven leidde bevestigde het Hof het vonnis van de rechter ten gronde omdat die op soevereine wijze afgeleid had dat de weg privaats was : alleen een bepaalde categorie van personen had er toegang, nl. het personeel van de luchthaven, de bedienden met toelatingskaart en de reizigers (6).

In een ander geval besliste het Hof dat de rechter ten gronde «soverein apprecieert» dat een modderig terrein naast een kanaal geen openbare weg was : hij stond niet open voor het verkeer van fietsers en auto's, maar werd wel gebruikt door voetgangers die van de situatie gebruik maakten om op de dijk te geraken die wél open was voor het verkeer. Het modderig terrein naast de dijk was eigendom van de stad Leuven (7).

Op 9 december 1963 bevestigde het Hof dat de rechter ten gronde «door een soevereine appreciatie in feite» had kunnen oordelen dat een berm niet tot de openbare weg behoorde omdat hij niet bruikbaar was voor het algemeen verkeer. De berm maakte deel uit van het openbaar domein, was met gras begroeid en slechts een klein gedeelte ervan was geplaveid en diende als toegang tot een privé-domein (8).

Over een weg die private eigendom was en slechts diende voor één enkele woning, oordeelde de rechter ten gronde dat deze weg openstond voor het algemeen verkeer en dus openbaar was omdat niets op het tegendeel wees : geen enkel bord verbood het verkeer en de weg was niet gereserveerd voor een bepaalde categorie van weggebruikers. Het Hof van Cassatie besliste dat hij hiermee «in feite en dus op soevereine wijze» afgeleid had dat het om een openbare weg ging (9).

Op 7 oktober vernietigde het Hof een vonnis van de correctionele rechtbank van Antwerpen bij gebrek aan motivering : uit de vaststelling dat de «plaats» toegankelijk was voor het publiek, zij het voor bepaalde categorieën van personen, vermocht de rechter niet af te leiden dat het een openbare weg betrof. Het ging om een weg in het havengebied (10).

De vaststelling dat het onderscheid essentieel een feitenkwestie is, is belangrijk. Het heeft als gevolg dat het zonder belang is dat een be-

(6) Cass., 11 mei 1959, *Pas.*, 1959, I, 717.

(7) Cass., 21 juni 1963, *Pas.*, 1963, I, 1111.

(8) Cass., 9 dec. 1963, *Pas.*, 1964, I, 377.

(9) Cass., 15 jan. 1968, *R.W.*, 1968-69, 1555.

(10) Cass., 7 okt. 1970, *R.W.*, 1970-71, 891.

paalde weg eigendom is van een partikulier of van de gemeente of van de staat noch dat die weg officieel ingeschreven staat als openbare weg of niet (11). Toepassingen daarvan vindt men in talloze arresten en vonnissen (12) : een weg die doodloopt op de Schelde, niet ingeschreven is in de atlas van buurtwegen en zonder naam, is toch een openbare weg (13). Over een militaire weg die deel uitmaakte van het privaat staatsdomein werd geoordeeld dat het een openbare weg is (14).

Hetzelfde werd beslist over een weg naar een suikerraffinaderij die private eigendom was (15), over een straat die eigendom was van de N.M.B.S. (16), over een abdijdreef die private eigendom was (17), over de area van een benzinstation die uiteraard toebehoorde aan particulieren (18), over een aardeweg die private eigendom was (19), over een aardeweg die eveneens private eigendom was en over een boerderij liep en aan de in- en uitgang van de boerderij afgesloten was met een hek (20). Een parking van een shopping-center (21) en van een verdelingsonderneming (22), beide private eigendom, maken toch deel uit van de openbare weg.

B. Criteria

De rechter ten gronde past bij zijn beoordeling over het privaat of openbaar karakter van een weg bepaalde criteria toe. Aan de hand van de rechtspraak daarover kan men verschillende theorieën opbouwen, de ene al bruikbaar dan de andere. Men kan ze als volgt samenvatten. Om een weg als openbaar te beschouwen is het noodzakelijk en voldoende dat die weg openstaat voor het publiek verkeer in het algemeen. Een weg staat open voor het publiek verkeer wanneer hij zich als dusdanig voordoet aan een weggebruiker die er voor het eerst voorbijkomt. Die moet immers onmiddellijk kunnen uitmaken met welk soort weg hij te doen heeft (23).

(11) R. VAN ROYE, *Le code de la circulation*, 1956, nr. 59 ; J. GOLDSTEIN en R. VAN ROYE, *Code de roulage*, Nouvelles, 1938, nr. 30 ; J.M. QUINTIN, *La voie publique et la circulation routière*, J.T., 1956, 417

(12) Corr. Nijvel, 16 april 1954, *R.D.P.*, 1958-59, 1023.

(13) Corr. Antwerpen, 5 april 1951, *R.W.*, 1954, 1396.

(14) Cass., 8 juli 1955, *Pas.*, 1955, I, 1216.

(15) Corr. Doornik, 28 dec. 1956, *R.G.A.R.*, 1957, 5881.

(16) Cass., 6 feb. 1956, *Pas.*, 1956, I, 578 ; Cass., 10 maart 1958, *Pas.*, 1958, I, 756.

(17) Vred. Leuven, 12 april 1960, *R.W.*, 1959-60, 1955.

(18) Kh. Leuven, 17 okt. 1961, *R.G.A.R.*, 1963, 7115.

(19) Cass., 11 april 1969, *R.G.A.R.*, 1969, 8326.

(20) Cass., 22 nov. 1971, *Pas.*, 1972, I, 294.

(21) Vred. Sint-Joost-ten-Node, 5 nov. 1969, *T. Vred.*, 1971, 221.

(22) Corr. Bergen, 14 nov. 1972, *Bull. Ass.*, 1973, 203.

(23) J.GOLDSTEIN en R. VAN ROYE, *o.c.*, nr. 30, en nr. 60 : «On ne peut exiger de l'usager la connaissance des lieux.» ;

Cass., 21 dec. 1970, *R.W.*, 1970-71, 1350, met noot H. PERSOONS, waarin hij stelt dat de verkeersveiligheid eist dat elke weggebruiker te allen tijde onmiddellijk zijn rechten en

Als eerste criterium voor het onderscheid geldt dus het *uitzicht* van de weg (24) : een weg die private eigendom is, maar met alle uiterlijke tekens van een openbare weg is een openbare weg (25). Wanneer de eigenaar wil dat de weg zijn privaat karakter behoudt dan moet hij die wil te kennen geven door uiterlijke tekens : bordjes met «privé», een afsluiting, een hek, enz...

Eigenlijk komt het er op neer : alle wegen zijn openbaar en bijgevolg voor iedereen toegankelijk zolang geen uiterlijke tekens op het tegen-deel wijzen (26).

Na toetsing van bovenvermeld criterium is het mogelijk dat er nog altijd twijfel bestaat over het openbaar of privaat karakter van een bepaalde weg. Men kan dan een tweede criterium hanteren, dat erin bestaat na te gaan of de *toegang tot die weg al dan niet beperkt* blijft tot een bepaalde categorie van weggebruikers (27). De rechtspraak zoals hierboven geschetst is definitief begonnen rond de jaren '50 met twee cassatiearresten : het eerste van 8 juli 1955 over een militaire weg (28) en het tweede van 6 feb. 1956 over een doorgang in een station (29). Het Hof stelde uitdrukkelijk dat van zodra een weg openstaat voor het publieke verkeer die weg een openbare weg is in de zin van art. 1 van het Algemeen Verkeersreglement. Beide cassatiearresten werden later herhaalde malen bevestigd (30). Eerder al, in 1937, was er een arrest van het Hof van Beroep te Brussel dat besliste dat het verkeersreglement toepasselijk was op een boswegel omdat hij openstond voor het verkeer in het algemeen, alhoewel het wegje deel uitmaakte van het privaat staatsdomen (31).

Toch zijn er bepaalde rechtbanken die een andere mening toegedaan zijn. Zij keren daarbij terug naar de jaren '50 en vroeger en beslissen dat

plichten moet kunnen afleiden uit objectieve gegevens (vertrouwenstheorie), ongeacht elke persoonlijke kennis van de plaats ; Vred. Leuven, 12 april 1960, *R.W.*, 1959-60, 1955 : de rechter beweerde hier dat de bestuurder moest weten dat de abdijsreef als openbare weg beschouwd werd omdat hij er sinds lang woonde ; dergelijke bewering is verkeerd en doet niets terzake.

(24) Corr. Nijvel, 16 april 1954, *R.D.P.*, 1958-59, 1023.

(25) Corr. Aarlen, 29 okt. 1955, *J. Liège*, 1955-56, 92 : een weg open voor het publiek, private eigendom, geasfalteerd, 3 m. breed, met een naambordje geplaatst door de gemeente, heeft alle kenmerken van een openbare weg en wordt derhalve als dusdanig beschouwd.

(26) Brussel, 14 jan. 1971, *Bull. Ass.*, 1971, 790 ; cfr. voetnoot (9).

(27) Luik, 22 maart 1954, *J. Liège*, 1954-55, 25. : wegen onttrokken aan het verkeer door een reglement van de burgemeester verliezen hun karakter van openbare weg niet : de voetgangers worden er nog toegelaten ,

J.M. QUINTIN zegt dat men onder «een bepaalde categorie van weggebruikers» niet moet verstaan de fietsers of de voetgangers of de auto's ; men moet het veeleer zien in de zin van bv. een parking bestemd alleen voor het cliënteel van een winkel of voor de bezoekers en het personeel van een ziekenhuis, enz.

(28) Cass., 8 juli 1955, *Pas.*, 1955, I, 1216.

(29) Cass., 6 feb. 1956, *J.T.*, 1956, 421.

(30) Cass., 18 jan. 1957, *Pas.*, 1957, I, 578 ; Cass., 11 mei 1959, *Pas.*, 1959, I, 919 (id. voetnoot 6) ; Cass., 11 april 1969, *Pas.*, 1963, I, 111 (id. voetnoot 19).

(31) Brussel, 12 juni 1936, *R.G.A.R.*, 1939, 3139.

een bepaalde weg niet openbaar kan zijn zonder een daad van de overheid (32). De burgerlijke rechtbank van Antwerpen velde een vonnis in die zin : de vaststellingen van de rijkswacht werden als voldoende aangezien om te aanvaarden dat het wegdek voor het openbaar verkeer was opengesteld (33).

C. Toepassingen uit de rechtspraak.

In verband met de area van *benzinstations* vindt men tegenstrijdige rechtspraak. Sommigen beweren dat het zonder twijfel om een openbare weg gaat, anderen beschouwen het als privaat. In laatsgemelde zin besliste de rechtbank van koophandel van Brussel met als motivering dat de area van een benzinstation slechts toegankelijk is voor de cliënten van het station. In dat vonnis wordt dus onmiddellijk het tweede criterium toegepast. Toch zegt de rechter dat zulks niet geldt voor alle parkings : men moet elk geval afzonderlijk nemen. De feitelementen (het uitzicht) kunnen beslissend zijn : bijv. afgesloten of niet, aan de boord van de weg of niet (34). In dezelfde zin besliste de correctionele rechtbank van Tongeren maar de motivering is enigszins duister. De rechter zegt namelijk dat een area geen openbare weg is omdat zij slechts toegankelijk is voor het cliënteel, alhoewel zij in principe toegankelijk is voor iedereen. In het vonnis staat wel vermeld dat zelfs met toepassing van dat criterium de rechtspraak het niet eens is (35). De rechtbank van koophandel van Leuven is echter een andere mening toegedaan : de area van een benzinstation is wel een openbare weg, zelfs al is ze privé-eigendom, omdat ze toegankelijk is voor het openbaar verkeer (36). Een oprit van een «servicestation» is eveneens openbaar om dezelfde redenen. Hij kan als wezenlijk deel van de openbare weg beschouwd worden zodra het bewijs van openbaar gebruik geleverd wordt (37).

De bijgebouwen van een *spoorwegstation* zijn private wegen aangezien ze uitsluitend voor een bepaalde categorie van personen bestemd zijn : spoorwegbedienden, kruiers, reizigers enz... (38). Wanneer ze echter open zijn voor het publiek verkeer en aldus bestemd zijn voor een publieke dienst, zijn ze openbare wegen. Meestal gaat het dan niet om

(32) Pol. Brussel, 12 okt. 1948, *Bull. Ass.*, 1949, 391.

(33) Rb. Antwerpen, 25 feb. 1971, *R.W.*, 1972-73, 1970.

(34) Kh. Brussel, 24 okt. 1960, *J. Comm. Br.*, 1966, 367.

(35) Corr. Tongeren, 8 jan. 1969, *J. Liège*, 1968-69, 212.

(36) Kh. Leuven, 17 okt. 1961, *R.G.A.R.*, 1963, 7115, met een interessante noot van X. BACHAU die niet akkoord gaat met het vonnis : een area is slechts toegankelijk voor een bepaalde categorie van personen ; bij twijfel past men immers dat criterium toe onafhankelijk van het uiterlijk van de plaats.

(37) Kh. Brussel, 23 dec. 1966, *J. Comm. de Brux.*, 1966, 242.

(38) Kh. Brussel, 16 dec. 1952, *R. Acc. Trav.*, 1953, 40 ; Rb. Bergen, 7 maart 1939, *Bull. Ass.* 1939, 494.

gebouwen maar wel om wegen, eigendom van de N.M.B.S., die toegang verlenen tot het station (39).

Het probleem van een weg die leidt naar een *luchthaven* werd reeds vermeld in het arrest van het Hof van Cassatie van 11 mei 1959 (40). Het probleem is analoog met dat van de spoorwegstations. Het hof voegt er echter nog aan toe dat de schijn van een openbare weg niet volstaat : de weg moet direct en werkelijk zichtbaar open zijn voor alle verkeer.

De toegangswegen naar een *ferryboatstation* zijn geen openbare wegen. Ze zijn slechts toegankelijk voor de passagiers van de ferryboat mits betaling van de vervoerkosten (41).

Het *havengebied* is geen openbare weg. Het staat niet open voor het algemeen verkeer : alleen de mensen die werkzaam zijn in de haven hebben er toegang, bijv. de dokwerkers. Het feit dat een weg geplaveid is, zou niet voldoende zijn om te bepalen dat hij openbaar is (42).

Over de binnenpleinen van *slachthuizen* zijn verscheidene vonnissen geveld die alles behalve een zelfde theorie toepassen. De correctionele rechtbank van Brussel besliste dat het geen openbare wegen zijn omdat de toegang afhangt van bepaalde voorwaarden (43). J.M. Quintin beweert terecht dat zulks nogal overdreven is. De vereiste van een toelating betekent niet noodzakelijk dat die weg het karakter van «open voor het publiek» verliest. Men moet in elk geval apart nagaan of diegenen die toegelaten worden nog een dergelijk publiek vormen dat het openbaar karakter niet verloren gaat (44). Zo besliste de rechtbank van Doornik in een meer genuanceerd vonnis dat de binnenplaats van een slachthuis geen openbare weg is omdat de toegang niet vrij is : hij wordt slechts gegeven aan een bepaalde categorie van personen nl. het personeel van het slachthuis, dat helemaal niet het publiek in het algemeen is (45). In een ander vonnis beslist de correctionele rechtbank van Brussel dat het binnenplein van een slachthuis toch een openbare weg is aangezien het openstaat voor het algemeen verkeer (46). In de vermelde vonnissen gaat het om het gemeentelijk slachthuis in Anderlecht, wat nog eens duidelijk aantoont dat de rechtspraak in bepaalde gevallen zeer verdeeld is. Tussen deze vonnissen ontstond niet alleen bovenvermelde polemiek over het al dan niet openbaar karakter van de

(39) Cass., 6 feb. 1956, *J.T.*, 1956, 421 ; Cass., 10 maart 1958, *Pas.*, 1958, I, 756.

(40) Zie hfst. II, A en voetnoot (6).

(41) Cass., 11 dec. 1973, *Pas.*, 74, I, 393 ;

(42) Cass., 7 sept. 1970, *Pas.*, 1971, I, 18 ; Cass., 5 okt. 1971, *R.W.*, 1972/73, 517 ; Cass., 24 okt. 1972, *Pas.*, 1973, I, 189.

(43) Corr. Brussel, 21 dec. 1946, *Bull. Ass.*, 1948, 94.

(44) J.M. QUINTIN, *loc. cit.*

(45) Pol. Doornik, 24 okt. 1935, *Bull. Ass.*, 1948, 94 ; Pol. Brussel, 11 dec. 1957, *J.T.*, 1958, 133.

(46) Corr. Brussel, 14 april 1958, *J.T.*, 1958, 423.

binnenpleinen, maar ook over de vraag of de gemeente door een gemeentelijk reglement het verkeersreglement toepasselijk kan verklaren op haar slachthuis. De gemeente Anderlecht had dat gedaan in een reglement van 3 juni 1954. Wanneer men nu aanneemt dat de binnenpleinen en wegen in het slachthuis geen openbare wegen zijn, vormt dat een probleem omdat, zoals reeds vermeld, het verkeersreglement alleen toepasselijk is op de openbare weg. De correctionele rechtbank van Brussel besliste in 1946 dat een gemeentelijk reglement genomen op grond van de wet van 1899 het verkeersreglement er op toepasselijk kan verklaren (47). De politierechtbank van Brussel besliste op 11 december 1957 dat een dergelijk reglement niet geldig was. Volgens dat vonnis heeft de gemeente zeker niet de bevoegdheid het verkeersreglement uit te breiden door het toepasselijk te verklaren waar het niet van toepassing is. De gemeente mag alleen het verkeersreglement aanvullen. Geen enkel reglement genomen in uitvoering van de wet van 1889 heeft het mogelijk gemaakt een private weg het karakter van een openbare weg te geven om die te onderwerpen aan het verkeersreglement (48). De correctionele rechtbank van Brussel besliste in 1958 dat het gemeentelijk reglement wél geldig was maar niet op grond van de wet van 1899, wél op grond van art. 3, titel van het decreet van 24 augustus 1790. Daarin staat namelijk dat de gemeente openbare orde moet behouden op plaatsen waar veel mensen samenkomen, zoals bv. kermissen, markten en openbare ceremonies. Volgens dat vonnis kan men dus geen enkel juridisch argument inbrengen tegen dat reglement van de gemeente Anderlecht. Het vonnis zegt uiteraard ook dat dat reglement eigenlijk overbodig is aangezien het terzelfder tijd toch besliste dat het hier om openbare wegen gaat waar het verkeersreglement automatisch van toepassing is (49). Op 12 december 1958 ging de correctionele rechtbank van Brussel opnieuw akkoord met de geldigheid van het reglement maar motiveerde het nu als volgt : de gemeente mag politiereglementen nemen op haar gebied op grond van art. 78 van de Gemeentewet van 30 maart 1836. Waarom zou zij dan het verkeersreglement niet mogen toepasselijk verklaren ? De straffen zijn dan wel politiestrafpen voorzien bij de uitvoering van de gemeentewet en niet degene die voorzien zijn in het verkeersreglement (50).

Het binnenplein van een *ziekenhuis* is geen openbare weg : het is slechts toegankelijk voor een bepaalde categorie van personen, nl. bezoekers, personeel, dokters, enz. (51).

(47) Corr. Brussel, 21 dec. 1946, *Bull. Ass.*, 1948, 94 (id. voetnoot 43).

(48) Pol. Brussel, 11 dec. 1957, *J.T.*, 1958, 133 (id. voetnoot 45).

(49) Corr. Brussel, 14 april 1958, *J.T.*, 1958, 423 (id. voetnoot 46).

(50) Corr. Brussel, 12 dec. 1958, *Bull. Ass.*, 1959, 442.

(51) Corr. Kortrijk, 24 sept. 1971, *R.G.A.R.*, 1972, 8796.

Zo zijn ook de binnenplaatsen van *brouwerijen* geen openbare wegen omdat ze slechts toegankelijk zijn voor het personeel en de klanten (52).

De binnenplaatsen van *fabrieken* zijn ook geen openbare wegen. Alhoewel er geen enkel teken op wees dat het om private wegen of pleinen ging, besliste de rechtbank van Aarlen dat ze toch privaat waren : alleen het personeel van de fabriek werd er toegelaten (53).

Op de *militaire wegen* die deel uitmaken van het privaat staatsdomein en die voor het openbaar verkeer opengesteld zijn, werden de bepalingen van het verkeersreglement toegepast krachtens het K.B. van 3 december 1937. Alhoewel dat uitdrukkelijk door art. 121 van het K.B. van 8 april 1954 werd afgeschaft schijnt het principe van toepassing te blijven. Het beantwoordt immers aan de theorie die door de rechtspraak inzake het onderscheid tussen private en openbare wegen gehuldigd wordt. Het Hof van Cassatie besliste dat een militaire weg, deel van het privaat staatsdomein een openbare weg is : zowel militairen als burgers voerden er proeven uit met auto's en geen enkel teken wees erop dat de weg privaat was (54). Over de wegen in het militair kamp van Beverlo besliste het Hof echter dat die privaat zijn : zij worden uitsluitend gebruikt voor militaire doeleinden en het verkeersreglement is er dus niet toepasselijk (55).

De parkings zijn meestal het moeilijkst te beoordelen met als gevolg een hele reeks tegenstrijdige vonnissen en arresten. De *parking van een winkel* is een openbare weg wanneer de uitgangen niet bewaakt zijn en hij voor iedereen toegankelijk is (56). Daarentegen oordeelde het vrederecht van Brussel dat de parking van een shopping-center geen openbare weg is : hij is alleen bestemd voor het cliënteel, alhoewel iedereen er eigenlijk toegang heeft (57). De parking van een winkel in Tielt werd niet als openbare weg beschouwd want hij was afgescheiden van de openbare weg door muurtjes en hij werd uitsluitend gebruikt door de klanten van de winkel (58). Het Hof van Cassatie besliste in 1973 dat een parking die aanvankelijk voorbehouden was voor het cliënteel van een warenhuis, maar een algemeen publiek karakter heeft aangenomen doordat iedereen er binnen mag, een openbare weg is in de zin van art. 1 van het verkeersreglement. Er wordt immers geen con-

(52) Kh. Brussel, 4 april 1964, *J. Comm. Brux.*, 1964, 123.

(53) Rb. Aarlen, 29 juni 1971, *Bull. Ass.*, 1971, 807.

(54) Cass., 8 juli 1955, *Pas.*, 1955, I. 1216.

(55) Cass., 1 april 1957, *Pas.*, 1957, I, 941 ; Rb. Huy, 12 juli 1954, *J. Liège*, 1954, 68.

(56) Corr. Bergen, 14 nov. 1972, *R.G.A.R.*, 1973, 9074 ; Vred Sint-Joost-ten-Node. 5 nov. 1969, *T: Vred.*, 1971, 221.

(57) Vred. Brussel, 26 okt. 1973, *R.G.A.R.*, 1974, 9202.

(58) Vred. Tielt, 6 maart 1973, onuitgegeven.

trole uitgeoefend om te zien of men klant is of een andere weggebruiker (59).

Wanneer een *weg in aanbouw* alle uiterlijke tekens van een bouwplaats vertoont, dan is dat geen openbare weg. In principe zijn er alleen de voertuigen toegelaten die bij het werk betrokken zijn (60).

Na lezing van al die vonnissen en arresten is het duidelijk dat het onmogelijk is een bepaalde theorie te formuleren die consequent door de rechtbanken wordt toegepast. Uit de rechtspraak kun je geen eenduidig criterium distilleren om te bepalen wat nu een openbare weg is en wat niet. Het laatstgenoemde arrest van het Hof van Cassatie illustreert dat overduidelijk : een parking van een grootwarenhuis is een openbare weg omdat iedereen er feitelijk toegelaten is. Andere rechters zouden beslissen dat het hier om een private parking gaat omdat hij slechts bestemd is voor een bepaalde categorie van personen, nl. de klanten en het personeel. Nog anderen zouden hem ook als privaat beschouwen maar dan omdat hij alle uiterlijke kenmerken van een private parking vertoont (61). Meteen zien we dat het boven als tweede vermeld criterium van het «al of niet beperkt zijn van de toegang» in een dubbele zin kan opgevat worden en aldus eigenlijk in twee criteria kan uitgesplitst worden : een subjectief (*het al of niet bestemd zijn voor een bepaalde categorie van weggebruikers*) en een objectief (*het al of niet feitelijk toegankelijk zijn voor iedereen*). Toch blijft o.i. het eerste criterium, nl. het *uiterlijk aspect*, doorslaggevend. Wanneer dus een voorbijganger redelijkerwijze uit de uiterlijke aspecten van een weg kan opmaken dat die privaat is dan is die weg voor hem privaat. Zoals reeds gezegd moet een bestuurder onmiddellijk kunnen uitmaken met welke weg hij te doen heeft en dat is alleen maar mogelijk wanneer men het uiterlijk aspect van een weg in aanmerking neemt. Het tweede criterium, het al of niet bestemd zijn voor een bepaalde categorie van weggebruikers, kan een aanduiding zijn, maar meestal is het zo dat men een parking of een weg de uiterlijke kenmerken geeft van een private weg of parking, precies met het doel duidelijk te maken dat ze slechts bestemd zijn voor een bepaalde categorie van weggebruikers. Een parking van een warenhuis wordt precies zo aangelegd dat het voor iedereen duidelijk zou zijn dat hij als eigen parking van het warenhuis speciaal voor de klanten bestemd is. Wat het derde criterium betreft, het al of niet feitelijk toegankelijk zijn voor iedereen, is het onmogelijk voor

(59) Cass., 1 okt. 1973, *Pas.*, 1974, I, 93 : een openbare weg is elke weg die open is voor het algemeen verkeer, welke ook het uiterlijk moge zijn.

(60) Gent, 17 dec. 173, *Bull. Ass.*, 1975, 237 ; Bergen, 25 feb. 1976, R.G.A.R., 1977, 0745 : een weg gelegen in de onmiddellijke nabijheid van een bouwplaats is openbaar als geen enkele signalisatie er het verkeer verbiedt en geen enkele bepaling er het verkeer beperkt tot een welbepaalde categorie van personen.

(61) De parking waarover sprake in het cassatiearrest, lag namelijk op het dak van het warenhuis.

iemand die als klant zijn wagen op de parking parkeert, om na te gaan of de parking effectief door iedereen gebruikt wordt of niet. Ook de vereiste controle om te zien of iemand werkelijk klant is of een andere weggebruiker, gesteld door het Hof van Cassatie, is praktisch beschouwd onmogelijk en zal in vele gevallen niet efficiënt zijn (62).

Wanneer echter aan de ingang van een parking of bij het begin van een weg uitdrukkelijk vermeld staat dat hij *privaat* is, dan is die weg of parking zonder meer *privaat*. Maar als het bordje «*privaat*» aan het begin van een weg met alle uiterlijke kenmerken van een openbare weg, niet duidelijk zichtbaar is, omdat het bv. verscholen zit achter bomen of te ver staat, dan mag de bestuurder voortgaan op de uiterlijke schijn van openbare weg en in dat geval is die weg dan ook openbaar.

HOOFDSTUK III : REGELS TOEPASSELIJK OP PRIVATE WEGEN

A. Criteria

Op de private wegen is het verkeersreglement niet toepasselijk (63) en er zijn geen andere wettelijke bepalingen die er het verkeer regelen. Andere strafrechtelijke bepalingen, zoals de art. 418 en 420 S.W. en het Veldwetboek, kunnen natuurlijk wel van toepassing zijn.

Wanneer men dus op een private weg een als overtreding van het verkeersreglement gekwalificeerde handeling stelt, kan men nooit strafrechtelijk gesanctioneerd worden, tenzij men andere strafrechtelijke bepalingen overtrad. Wel kan de veroorzaker van een ongeval dan burgerlijk aansprakelijk gesteld worden. De rechtspraak redeneert namelijk als volgt : op private wegen moet men zich gedragen volgens de bordjes of tekens aangebracht door de eigenaar van de weg. Bij ontstentenis daarvan moet men de regels van het verkeersreglement in acht nemen. De verkeersvoorschriften zijn immers voorzichtigheidsregels die, wanneer ze miskend worden, een quasi-misdrijf worden dat in principe de aansprakelijkheid (art. 1382 e.v. B.W.) van de schuldige meebrengt. Iemand die dus op een private weg de signalisatie aangebracht door de eigenaar (bv. een snelheidsbeperking van 20 km/u) negeert of op een private weg zonder aangebrachte signalisatie de voorrang rechts niet eerbiedigt, zal in beide gevallen een grove onvoorzichtigheid begaan

(62) Samen met het reeds geciteerde vonnis van de correctionele rechtbank van Bergen (voetnoot 56) raakt het Hof van Cassatie hier het probleem van de bewaking aan. Een parking met bewaking is niet a priori een private parking. Wanneer iedereen er toegelaten wordt, behoort hij wel degelijk tot de openbare weg. Alleen wanneer slechts een bepaalde categorie van personen toegelaten wordt, bijv. alleen de klanten van een warenhuis, is hij een private parking.

Bewaking of niet speelt wel een rol om te bepalen of degene die er zijn auto plaatst een garagecontract dan wel een parkingcontract heeft afgesloten.

(63) Corr. Antwerpen, 5 april 1951, *R.W.*, 1953-54, 1396 ; Cass., 1 april 1957, *Pas.*, 1957, I, 941 ; Kh. Leuven, 6 nov. 1959, *R.W.*, 1960-61, 1135 ; Kh. Brussel, 2 okt. 1965, *R.W.*, 1965-66, 1217.

hebben die wél de burgerlijke aansprakelijkheid met zich meebrengt, echter zonder strafrechtelijke gevolgen (64). Maar men gaat te ver wanneer men beweert dat alle bepalingen van het verkeersreglement zonder uitzondering toepasselijk zouden zijn op private wegen. Men kan in het verkeersreglement twee soorten bepalingen onderscheiden : bepaalde regels voelt men zo aan, men past ze spontaan toe ; andere zijn meer theoretisch, zijn minder gekend en men overtreedt ze dan ook gemakkelijker. Het zijn de eerste, essentiële regels van het verkeersreglement die we overhouden. Sommigen spreken hier van de regels die de «bonus pater familias» zou naleven in het verkeer. Het eerbiedigen van de voorrang rechts is een voorbeeld van de eerste soort regels : het is een zo oud en algemeen verplichtend voorschrift en het is zodanig in de gewoonten doorgedrongen dat de voorzichtigheid eist dat het gelijk waar en dus ook op private wegen wordt toegepast. Het is een reflex geworden van alle voorzichtige bestuurders. Een voorbeeld van de tweede soort regels zijn de door art. 46 opgelegde afmetingen van de lading van voertuigen.

B. Toepassingen uit de rechtspraak

De terreinen van de tuinbouwveiling van Sint-Katelijne-Waver zijn privaat want ze zijn slechts toegankelijk voor personen die op een of andere wijze bij de activiteit van de veiling betrokken zijn. Het verkeersreglement is er dus niet van toepassing, maar wel de algemene regels van voorzichtigheid o.a. de *voorrang rechts*. Het is een traditioneel basiselement van de verkeersvoorschriften en een essentiële voorwaarde van de verkeersveiligheid zodat men hem spontaan bij elke rijbeweging in acht moet nemen (65). Bij een ongeval op het militair terrein van Leopoldsborg had de rechter in eerste aanleg beslist dat de voorrang rechts er niet van toepassing was : het was geen openbare weg en het verkeersreglement was dus niet toepasselijk. De rechter in beroep ging echter meer systematisch te werk : men moet zich namelijk eerst afvragen of hij die gezag uitoefent op het privaat domein het verkeersreglement er toepasselijk heeft verklaard bij wijze van reglement van inwendige orde. Dat is mogelijk. Het gebeurt bv. soms op kampeerterreinen met de bedoeling het verkeer ordelijk te laten verlopen. Maar, het weze nogmaals herhaald, wanneer men dan een bepaling van het verkeersreglement overtreedt, volgt geen strafrechtelijke sanctie maar zal de overtreding eventueel aangezien worden als een onvoorzichtigheid die de burgerlijke aansprakelijkheid met zich brengt. Dat

(64) Luik, 4 nov. 1969, *Pas.*, 1970, II, 22. : private parking van de universiteit met twee bordjes : «Rij voorzichtig» en «Voorrang rechts» ; die hebben geen technische betekenis in de zin van het verkeersreglement.

(65) Kh. Luik, 18 jan. 1956, *J.T.*, 1956, 218 : over een ongeval in het gemeentelijk slachthuis van Luik ; Vred. Duffel, 18 juli 1962, *R.W.*, 1962-63, 232 ; Vred. Beveren-Waas, 25 mei 1965, *R.G.A.R.*, 1965, 7520 : over een ongeval op een private parking.

was hier het geval : de voorrang rechts moest dus geëerbiedigd worden op grond van het reglement van inwendige orde dat het verkeersreglement toepasselijk verklaarde.

Terloops dient hier ook herinnerd te worden aan de — weliswaar niet onbetwiste — mogelijkheid die bestaat voor de gemeenten om, op grond van het decreet van 16-24 augustus 1790 of art. 78 Gem. W., bij politiebepaling het verkeersreglement op haar private wegen toepasselijk te verklaren (zie supra : Hfst. II, C). Een overtreding van zulk politiebepaling kan dan uiteraard wél tot een strafrechtelijke vervolging leiden (luidens art. 78 Gem. W. tot het maximum van een politiestraf), maar niet op basis van het verkeersreglement.

Hoe dan ook, wat de voorrang rechts betreft, gebiedt de algemene voorzichtigheid niet dat hij op een uitgestrekt terrein van toepassing zou zijn (66) ?

Naast de voorrang rechts is ook het beheersen van de *snelheid* (art. 10, 1, 1° van het verkeersreglement) een basisregel van het verkeer die overal moet in acht genomen worden (67).

Over de *andere regels* van het verkeersreglement vindt men niet zoveel toepassingen. Bij een ongeval op de binnenterreinen van de Cockerill-fabrieken tussen een vrachtwagen en een locomotief werd beslist dat beide bestuurders de normale regels van de voorzichtigheid moeten in acht nemen en niet het verkeersreglement. Er was signalisatie waarbij tot voorzichtigheid werd aangemaand. Bij het naderen van een spoorweg moet men dubbel voorzichtig zijn en spoorvoertuigen hebben altijd voorrang (art. 12) van het verkeersreglement). Dat alles sloeg de vrachtwagenbestuurder in de wind. Hij is dus aansprakelijk op grond van art. 1382 B.W. Alhoewel de rechter uitdrukkelijk zegt dat het verkeersreglement niet van toepassing is, neemt hij toch aan dat art. 12.1 van toepassing is. Waarschijnlijk bedoelt hij dat het verkeersreglement niet strafrechtelijk van toepassing is maar wel als een geheel van voorzichtigheidsregels (68). De handelsrechtbank van Brussel besliste in een gelijkaardig geval dat het art. 12.1 niet van toepassing is. Het verkeersreglement is immers niet van toepassing op een private weg. Toch, zo zegt de rechter, kan de veronachtzaming van de verkeersregels als voorzichtigheidsregels een oneigenlijk misdrijf vormen. De regel die in dat geval dan wel moest toegepast worden, is dat iemand die rijdt er altijd moet op letten dat de weg voor hem vrij is (art. 10.1, van het verkeersreglement) (69).

(66) Rb. Hasselt, 16 nov. 1964, *J. Liège*, 1964-65, 109.

(67) Vred. Lier, 23 maart 1971, *T. Vred.*, 1971, 286.

(68) Kh. Luik, 26 maart 1958, *Bull. Ass.*, 1959, 786.

(69) Kh. Brussel, 26 juli 1966, *R.W.*, 1967-68, 1140.

Naast de basisregels van het verkeersreglement als voorzichtigheidsregels, zijn er nog andere criteria om het probleem van de aansprakelijkheid bij een ongeval op een private weg op te lossen.

Niemand kan ontkennen dat er op de openbare weg bijv. i.v.m. voorrang een soort traditie gegroeid is die niet zelden van het verkeersreglement afwijkt: sommige weggebruikers nemen zo ten onrechte bepaalde criteria in acht zoals bv. de breedte van de weg, de kwaliteit van het wegdek, de drukte van het verkeer erop, enz.

Sommige rechters nemen die criteria in acht bij het beoordelen van een verkeersongeval op een private weg. O.i. is dat echter een praktijk die tot verwarring aanleiding kan geven. Het is moeilijk een systeem vol te houden volgens hetwelk op private en openbare wegen verschillende voorrangsregels gelden. Dat komt de veiligheid en het ordelijk verloop van het verkeer zeker niet ten goede.

In de rechtspraak vindt men daarvan toch enkele toepassingen. Hij die achterwaarts uit een garage rijdt en op zijn eigendom een noodzakelijke rijbeweging uitvoert, is niet verantwoordelijk voor de aanrijding met een auto die onverwacht en zonder het geluidssignaal te laten horen de private eigendom opgereden komt en die, in plaats van te stoppen, achter hem wil doorrijden. De rechter past hier dus niet art. 12.4 van het verkeersreglement toe dat zegt dat de bestuurder die een manoeuvre wil uitvoeren voorrang moet verlenen. Hij gaat wel na of er een fout, een nalatigheid of een onvoorzichtigheid begaan werd die op grond van art. 1382 B.W. de burgerlijke aansprakelijkheid met zich brengt (70). Op een privaat terrein gaat het er niet om voorrang te verlenen aan deze of gene bepaling van het verkeersreglement (hier art. 12.3.1 of art. 12.3.1.b). Men moet het gezond verstand gebruiken met inachtneming van alle bijzonderheden die eigen zijn aan ieder privaat terrein en zien welke voorzichtigheid het best aangepast is aan de omstandigheden (71). In een eigenaardig vonnis besliste de rechtbank van koophandel van Brussel dat wanneer auto A uit een private garage rijdt en aangereiden wordt door auto B die uit zijn standplaats achteruit rijdt, en geen van beide geclaxond heeft, beiden fout zijn. Het verkeersreglement wordt hier dus niet toegepast, ook niet als geheel van voorzichtigheidsregels (72). Er werd beslist dat op een bouwplaats voorrang moet verleend worden aan de speciale voertuigen aangewend voor de werken omdat deze moeilijker te besturen zijn dan gewone auto's. Dat is de eerste maal in de rechtspraak dat een rechter de voorrang laat afhangen van criteria als de hanteerbaarheid van een wagen (73).

(70) Vred. Beringen, 26 okt. 1962, *R.W.*, 1963-64, 1339.

(71) Rb. Brussel, 27 juni 1969, *Bull. Ass.*, 1969, 485.

(72) Kh. Brussel, 15 okt. 1962, *Bull. Ass.*, 1963, 181, met noot waarin de gebrekkige motivering van dat vonnis wordt aangeduid.

(73) Kh. Luik, 19 feb. 1976, *Bull. Ass.*, 1970, 790, met noot; Brussel, 2 juni 1976, *R.G.A.R.*, 1977, 9733.

C. Spielstraten, wandelstraten en woonerven

Zij worden hier apart behandeld omdat, alhoewel het openbare weger zijn, het toch duidelijk is dat hier het verkeersreglement als dusdanig niet kan toegepast worden : zij stemmen duidelijk niet overeen met de wegen en straten die de wetgever voor ogen had bij het opstellen van het verkeersreglement. Rechtspraak over dat probleem is er nog niet. Meestal zijn de wandelstraten (74) enkele uren van de dag open voor het algemeen verkeer. Wat nu bij een ongeval tussen een voetganger en een auto ? Bepaalde voorschriften van het verkeersreglement kunnen hier toegepast worden wegens het doel zelf van de wandelstraten, zoals art. 42.2.2.2.^o van het verkeersreglement, dat zegt dat alle voetgangers links in de door hen gevolgde richting moeten gaan. Analooq is het probleem van de speelstraten. Die straten blijven openbare wegen, maar met het doel ze te reserveren voor spelende kinderen, is het verkeer van auto's er soms verboden, of geldt er een snelheidsbeperking of is alleen plaatselijk verkeer toegelaten. In Nederland bestaat reeds zoiets als «woonstraten met beperkt verkeer» of «woonerven». Die bestaan in België nog niet maar er is een wetsvoorstel (75) dat ze wil invoeren. In dat voorstel worden woonerven gedefinieerd als «woonstraten die niet zijn ingedeeld in rijweg en voetpad en waar de beveiliging voor voetgangers wordt nagestreefd door een bijzondere inrichting van de straat». Interessant is art. 4 §2 van het voorstel waar enkele regels geformuleerd worden om in dergelijke gebieden het verkeer te regelen. Zo mogen de bestuurders binnen het erf niet vlugger dan stapvoets rijden en moeten ze rekening houden met de aanwezigheid van spelende kinderen.

De wetgever kan aan de evolutie van projecten als wandelstraten, speelstraten en woonerven niet voorbijgaan. Een wetgevend ingrijpen lijkt in ieder geval noodzakelijk om te bepalen welke regels van het verkeersreglement daar toepasselijk zijn. Art. 4 §2 van het hierboven geciteerde wetsvoorstel is een stap in de goede richting. O.i. is het zeker wenselijk dat ook op dergelijke plaatsen het verkeersreglement toepasselijk blijft met uitzondering van die bepalingen die ingaan tegen het doel zelf van een wandel- of speelstraat (76). Verder moet er ook een snelheidsbeperking ingevoerd worden of een meer algemeen artikel dat de bestuurders oplegt stapvoets te rijden en rekening te houden met spelende kinderen of wandelaars en voetgangers.

(74) De term «wandelaarsstraten» komt voor het eerst voor in het M.B. van 11 okt. 1976 over de plaatsing van verkeerstekens.

(75) Wetsvoorstel van 3 november 1977 ingediend door B. Cools, J. Van Elewijck en T. Declercq. Ook op het ministerie van verkeer wordt er momenteel gewerkt aan een reglementering die de erkenning van het begrip woonerf mogelijk moet maken.

(76) Bijv. het reeds vermelde art. 42.2.2.2.^o van het verkeersreglement.