Gedownload van https://wc2026-de.preview3.sanmaxprojects.be/de/regelgeving/2024005817~0mocswfbry

Datum der Veröffentlichung: 20. September 2024 - **Downloaddatum:** 6. November 2026

KÖNIGLICHER ERLASS VON 3. JUNI 2024 ÜBER DAS GESETZBUCH ÜBER DEN ÖFFENTLICHEN STRASSENVERKEHR VERSLAG AAN DE KONING

Het ontwerp van koninklijk besluit dat ik de eer heb aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen, vervangt 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 door een gemoderniseerd Code van de openbare weg.

Mobiliteit is een vrijheid.

Maar er is geen vrijheid zonder respect tussen weggebruikers. Dit respect wordt zelfs absolute voorzichtigheid wanneer het gaat om de meest kwetsbare weggebruikers of weggebruikers die door hun vervoerswijze bijzonder kwetsbaar zijn.

Er is geen vrijheid zonder een goede verdeling van de openbare ruimte. Dit delen neemt de vorm aan van verschillende categorieën van openbare wegen (rijbaan, fietspad, trottoir, wandelpad …), waaraan algemene regels en bijzondere bepalingen zijn verbonden. Een hersteld evenwicht tussen de verschillende soorten openbare wegen en weggebruikers is noodzakelijk, en overigens zeer nuttig om de uitstoot van broeikasgassen en verschillende verontreinigende stoffen te verminderen en tegelijkertijd de veiligheid van iedereen te verbeteren.

Er is geen vrijheid zonder eerlijke en geschikte regels. Deze regels moeten consistent zijn, aangepast aan hun tijd, geschikt voor iedereen en efficiënt toepasbaar.

Sinds de opstelling in 1975 echter, heeft de reglementering die tot nu toe bekend staat als de "Wegcode", meer dan honderd wijzigingen ondergaan. Sindsdien heeft de toenmalige "koning auto"-visie bovendien plaats geruimd voor een multimodale aanpak. De veiligheid van de weggebruikers is eindelijk een topprioriteit: snel en drastisch verminderen van het aantal verkeersslachtoffers, dat is de interfederale doelstelling, samengevat in de slogan All For Zero!

Het werd dus tijd om de soms onvolledige, soms inconsistente, soms achterhaalde regels bij te werken en ze een perspectief te geven dat op de komende decennia is afgestemd.

1. De noodzaak om van een Wegcode naar een Code voor de openbare weg te evolueren.

Onze samenleving heeft de afgelopen decennia ingrijpende veranderingen ondergaan, met name op het gebied van mobiliteit.

Vooral de laatste jaren zijn de manieren van bewegen geëvolueerd, net als de mentaliteit en technologieën: de opmars van elektrische fietsen en steps, de ontwikkeling van gedeelde voertuigen (carpoolen, autodelen), de opkomst van zelfrijdende voertuigen, de evidentie van de multimodaliteit, ... Het concept van een mobiliteit op maat of als dienst (Mobility as a Service) doet zijn intrede.

De jaren 2020 bevestigen ook een groeiende aandacht voor het milieu. De mobiliteit van de volgende jaren moet duurzaam worden. Ze moet veranderen zodat we het hoofd kunnen bieden aan de uitdagingen op het gebied van klimaat, gezondheid, sociale zaken, milieu en welvaart die voor ons liggen.

In België is het aantal voertuigen tussen 1990 en 2019 gestegen met 66% en het aantal gereden kilometers met 49%. Balans: terwijl de CO_2-uitstoot van België afneemt, blijft de transportgerelateerde CO_2-uitstoot toenemen (zie www.klimaat.be). Andere balans: de kosten van autocongestie bedragen in ons land meer dan 5,1 miljard euro, dat wil zeggen bijna 1 % van het BBP (zie mobilitydashboard.be).

Onze klimaatverbintenis stelt echter een traject voorop dat de volledige decarbonisering van het vervoer tegen 2050 bereikt. Openbare ruimte vrijmaken voor ander toepassingen dan de auto, onze steden bevrijden van vervuilde lucht, files en lawaai zijn bovendien reële

sociale verwachtingen.

Het herbekijken van onze mobiliteit en de manier waarop we de openbare ruimte gebruiken om ons te verplaatsen, daar kunnen we niet meer omheen. We kunnen daarvoor aan de slag met drie complementaire invalshoeken die we kunnen samenvatten onder het drieluik avoid–shift–improve:

- de samenleving zodanig organiseren dat de verplaatsingsbehoeften worden beperkt (ingeperkte mobiliteit);
- de vervoerswijze laten evolueren naar een meer deugdelijke wijze (bijvoorbeeld actieve vervoerswijzen, openbaar vervoer of gedeelde mobiliteit);
- de gebruikte modi verbeteren (door de keuze voor elektrische aandrijving, maar ook door het energieverbruik en het verbruik van grondstoffen te verminderen).

Samen met andere instrumenten is er een rol weggelegd voor de Code van de openbare weg om die principes concreet in de praktijk te brengen.

In zijn versie van 1975 beschouwde het koninklijk besluit de automobiliteit als de standaardnorm om zich te verplaatsen.

In 2023 vielen er 483 doden op de Belgische wegen (Verkeersveiligheidsbarometer). De verbetering is aanzienlijk in vergelijking met de 3.000 slachtoffers jaarlijks gemeld in de jaren 1970. België streeft een absoluut doel na dat werd omgezet in een federaal en interfederaal verkeersveiligheidsplan All For Zero: we willen tegen 2050 geen doden en zwaargewonden meer op onze wegen. Ook in de strijd tegen dodelijke verkeersslachtoffers is een rol voor de Code voor de openbare weg weggelegd.

Gezien deze twee grote uitdagingen – het verkleinen van de ecologische voetafdruk van mobiliteit en het veiliger maken ervan – is het noodzakelijk om de filosofie van de regelgeving zelf te heroverwegen. Het komt erop aan de regels voor de openbare weg en de voertuigen die er rijden evenwichtiger te verdelen over het geheel van de openbare weg (trottoirs, fietspaden, voor het openbaar vervoer voorbehouden weggedeelten ..) alsook voor de andere verplaatsingswijzen.

De nieuwe code, de "Code voor de openbare weg", mag met andere woorden niet langer worden gezien als een reglementering die alleen gemotoriseerde verplaatsingen organiseert, maar als een reglementering die de verplaatsingen van alle mensen en alle categorieën (al dan niet gemotoriseerde) voertuigen op de openbare weg organiseert.

Naast deze belangrijke uitdaging is er nog een andere, meer prozaïsche uitdaging, namelijk die van de vereenvoudiging en coherentie. Sinds zijn verschijning in de vorm van een koninklijk besluit op 1 december 1975, is de Wegcode meer dan honderd keer gewijzigd. De regelgeving is een lappendeken van bepalingen en kruisverwijzingen geworden, die de leesbaarheid en de interne logica van de tekst aantasten en het op bepaalde punten erg moeilijk maken om ze te begrijpen.

Deze Code is bijzonder omdat het gaat om een reglementering die dagelijks door bijna alle burgers wordt toegepast. Het is daarom essentieel dat de Code door iedereen kan worden begrepen en dat elke regel op de meest ondubbelzinnige manier wordt geformuleerd.

Bepaalde elementen, in hun formulering of in hun fundamenten, zijn ook verouderd of onvolledig geworden. Een eenvoudig voorbeeld: voor de achteruitkijkfunctie hadden we vroeger alleen een spiegel, nu beschikken we ook over sensoren en camera's. Het bijwerken van bepaalde regels, in een context van sterke technologische veranderingen, is daarom eveneens noodzakelijk.

2. Over de methode die wordt gebruikt om deze herziening te concretiseren, beïnvloed door de 6de Staatshervorming.

Deze Code voor de openbare weg is het eindpunt van een lang proces dat in 2005 al werd gestart, en dat in 2007, 2011, 2015 en 2018 verschillende stadia heeft doorlopen.

Sedert de 6de Staatshervorming van 2014 is de reglementering van het wegverkeer gedeeltelijk geregionaliseerd. Wat enerzijds complexiteit met zich meebrengt, en anderzijds ook gezorgd heeft voor bepaalde "grijze zones" met betrekking tot wat tot de bevoegdheid van de federale Staat of tot die van de gewesten zou behoren.

Alvorens te worden voorgelegd aan het advies van de Raad van State moet elke wijziging van de regelgeving op dit gebied immers voor advies aan de drie gewestregeringen worden voorgelegd en, in geval van een negatief advies van een of meer gewesten, worden goedgekeurd door het overlegcomité of de interministeriële conferentie en, bij ontstentenis van een akkoord, in de Ministerraad. Dit bemoeilijkt de oefening en wijzigt de dynamiek sterk omdat het nodig is om de kleinste gemene deler te vinden, soms ten koste van de ambitie van de maatregelen.

Het gebrek aan consensus tussen de federale Staat en de gewesten, voornamelijk als gevolg van uiteenlopende interpretaties over de kwestie van de bevoegdheden, deed de vorige poging tot hervorming van de Wegcode daarom mislukken in 2019.

Het federale regeerakkoord van 30 september 2020 is echter duidelijk over de wil om eindelijk te slagen. De doelstelling "Herziening van de Wegcode met het oog op een vereenvoudiging en aandacht voor verkeersveiligheid en actieve weggebruikers" is daarin duidelijk vastgelegd.

Om daarin te slagen, besloten de vier ministers die verantwoordelijk zijn voor verkeersveiligheid daarom dat elk element dat door ten minste één gewest als gewestelijke bevoegdheid wordt beschouwd, uit de Code voor de openbare weg geschrapt zal worden en,

indien gewenst, in een gewestelijk besluit zal worden opgenomen. De federale Code voor de openbare weg en de drie gewestelijke besluiten hebben dan gelijktijdig hun respectieve wetgevende circuits gevolgd en tegelijkertijd werden voorgelegd aan het advies van de Verenigde Kamers van de Raad van State, zodat deze laatste zich op grond van gecoördineerde ontwerpen kon bepalen welk bevoegdheidsniveau daadwerkelijk bevoegd is.

De kwestie van het verkeer op de volledige openbare weg wordt op die manier door elke wetgever geregeld in het kader van zijn bevoegdheden door middel van een eigen besluit. De bepalingen overgenomen of herschreven in de Code voor de openbare weg moeten daarom beschouwd worden als uitsluitend behorend tot de federale bevoegdheid.

De redactie van de tekst verliep als volgt:

Begin 2021 hebben alle leden van de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid, op verzoek van de federale minister van Mobiliteit, de bestaande Wegcode geanalyseerd en suggesties gedaan om deze te verbeteren. Deze suggesties werden vervolgens systematisch geanalyseerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer. Sommige, die relevant zijn voor de nagestreefde doelstellingen, werden opgenomen in de tekst die al werd herwerkt tussen 2016 en 2018.

De tekst werd daarna opnieuw geanalyseerd door de vertegenwoordigers van de federale Staat, de federale minister van mobiliteit en de drie gewesten, met name binnen een interfederale werkgroep, bestaande uit de FOD Mobiliteit en Vervoer en de drie gewestelijke overheden verantwoordelijk voor verkeersveiligheid, die tussen januari 2022 en april 2023 bijeenkwam.

De tekst zoals gewijzigd en die intussen de "Code voor de openbare weg" is geworden, werd uiteindelijk in mei 2023 door de 4 ministers gevalideerd, tijdens een vergadering van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit.

De Raad van State bracht op 6 maart 2024 zijn advies uit over de federale code. Zijn opmerkingen en kanttekeningen werden met de gewesten besproken en verwerkt. Met twee jaar tussen de publicatie in het Belgisch Staatsblad en de inwerkingtreding kunnen de operationele diensten die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering (Politie, Justitie, Mobiliteit) zich voorbereiden zonder extra middelen te moeten inzetten. Communicatie met het grote publiek en belanghebbenden is ook voorzien in de subsidieovereenkomst met Vias institute. Bijgevolg heeft dit nieuwe reglement geen begrotingsimpact.

3. Over een meer samenhangende en leesbare tekst beschikken.

Het primaire doel is om de weggebruiker, ongeacht zijn herkomst, leeftijd of opleidingsniveau, in staat te stellen te begrijpen wat er van hem wordt verwacht en om dubbelzinnigheid te voorkomen. Een constante zorg is om de informatie te plaatsen daar waar dat verwacht wordt. Het doel bestaat er ook in om over een tekst te beschikken die vanaf nul begint en schoon schip maakt met alle schrappingen, toevoegingen en herschrijvingen van de regels.

Er wordt eenvoudigweg een preambule ingevoerd ter ondersteuning van de hierboven uiteengezette doelstellingen: evenwichtige verdeling van de openbare weg, veiligheid van alle gebruikers, leesbaarheid van de tekst.

Vervolgens doen enkele nieuwe definities hun intrede, zoals de voertuigcategorieën die in het reglement worden gebruikt. Ze zijn ook op een meer logische manier georganiseerd. De delen van de openbare weg worden eerst gedefinieerd, dan de gebruikers en ten slotte enkele uiteenlopende definities.

Meerdere bepalingen worden ook per gebruikerscategorie ingedeeld, met name met betrekking tot de plaats op de openbare weg. Afhankelijk van zijn verplaatsingswijze zal de gebruiker dus gemakkelijk de regels kunnen terugvinden die van toepassing zijn op de verschillende delen van de openbare weg die hij moet gebruiken, rekening houdend met het geval waarin hij zich bevindt.

Vele regels zijn gegroepeerd in bepaalde artikelen, secties of hoofdstukken. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de regels die van toepassing zijn op groepen, of het nu gaat om groepen voetgangers, fietsers, bromfietsers, motorfietsers of ruiters. Ook de voorrangsregels zitten in een geheel van bepalingen gebundeld. Daarnaast is er ook meer duidelijkheid over de manoeuvres die een invloed kunnen hebben op de voorrangsregels. Toegangs- en verkeersregels op bepaalde bijzondere openbare wegen, zoals voetgangerszones, erven of voorbehouden wegen, zijn ook in een uniforme structuur geschreven.

Inconsistenties die hier en daar te vinden waren, worden gecorrigeerd. We denken bijvoorbeeld aan de verkeersregels voor voetgangersgroepen op de rijbaan die, indien ze naar de letter werden toegepast, niet altijd rekening hielden met de concrete veiligheidseisen.

Ten slotte werd het hoofdstuk over verkeersborden herzien om de borden te moderniseren, te standaardiseren en de betekenis ervan te verduidelijken. Sommige verkeersborden die verouderd of problematisch zijn geworden, zoals dat met betrekking tot beurtelings parkeren, werden niet behouden, terwijl andere worden toegevoegd als antwoord op een reële vraag en om de aanwezigheid van "onofficiële" borden te voorkomen.

In overeenstemming met het Verdrag van Wenen worden nieuwe symbolen voorgesteld om het gebruik van tekst en de daaruit voortvloeiende begripsproblemen te voorkomen. In dit verband wordt erop gewezen dat de FOD Mobiliteit en Vervoer het voorzitterschap bekleedt van de subwerkgroep “verkeerssignalisatie” van het Global Forum for Road Traffic Safety van de UNECE dat zich bezighoudt met de internationale harmonisatie van de verkeerssignalisatie, waarmee hier rekening is gehouden.

De volgorde van de artikelen wordt soms aangepast, wat een noodzakelijke hernummering van de artikelen, die in 11 hoofdstukken

zijn ingedeeld, met zich meebracht. Sommige formuleringen zijn verbeterd en de interne nummering wordt in meerdere artikelen aangepast in de vorm van paragrafen, conform de legistieke regels.

In dit stadium moet worden benadrukt dat de bestaande regels worden verduidelijkt en, meer nog, dat toekomstige coherente en leesbare regels gemakkelijker toegevoegd kunnen worden, bijvoorbeeld voor het nijpende probleem van de markering van openbare wegen of delen van openbare wegen die bestemd zijn voor fietsers (onder andere de markering van het fietspad, van de middenrijbaan en van de oversteekplaatsen voor fietsers en overeenstemming tussen het bord B22 en de fietserslichten voorzien in art. 57, § 4), waarover al een interfederale werkgroep actief is, met als doel de Code voor de openbare weg snel te vervolledigen. Op korte termijn en in navolging van de beslissing van de Vlaamse Regering dd. 1 december 2023 zal ook worden overwogen om duidelijkere symbolen te gebruiken voor autobussen, autocars en het geregeld openbaar vervoer. Hetzelfde geldt voor wat betreft de toevoeging van afbeeldingen van de verkeerslichten, zoals dat het geval is voor de verkeersborden.

4. De veiligheid van alle gebruikers maximaliseren.

Wat het aantal doden of zwaargewonden per miljoen inwoners betreft, doet België het minder goed dan zijn buurlanden. Dit is een eerste doelstelling van de hervorming: verbeteren van de regels die moeten worden verbeterd, zorgen voor coherentie, inschatten van de meest problematische conflictsituaties op de openbare weg en op die manier een bijdrage leveren aan de interfederale doelstelling om het ongevallenrisico te verminderen.

Dit omvat de algemene voorzichtigheidsregels van artikel 7, de invoering van een verplichte afstand tussen voertuigen zodra men aan 50 km/u rijdt, maar ook de uitbreiding van het verbod op dubbel inhalen, nieuwe verkeersregels op rotondes of de invoering van de medeaansprakelijkheid van de bestuurder als een passagier geen veiligheidsgordel draagt.

5. De openbare weg opnieuw evenwichtiger delen.

Het doel is de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers, met name de meest kwetsbare, te optimaliseren en een evenwichtiger verdeling van de openbare ruimte te bevorderen, met toepassing van het STOP-principe, dat de verschillende vervoerswijzen hiërarchiseert:

- Het komt erop neer om, waar dat mogelijk is, in de eerste plaats te voet te gaan: S voor Stappers (voetgangers);
- Of anders te trappen: T voor Trappers (fietsers e.d.);
- Als dat niet kan, dan gebruikmaken van het openbaar vervoer (trein, tram, bus, metro): O voor Openbaar vervoer;
- En alleen als geen van de bovenstaande opties realistisch is, dan pas aan de auto denken: P staat voor Privévervoer.

De nieuwe tekst houdt rekening met maatschappelijke ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit (bevordering van het fietsverkeer dankzij de “rechtsaf vrij voor fietsers”-regeling aan verkeerslichten, integraal groen, enz.), uiteraard met behoud van recente ontwikkelingen op dat gebied: schoolstraat, fietszone, …

Concreet gaat het om het opnieuw in evenwicht brengen van de toegang tot en het gebruik van de openbare weg voor voetgangers – met inbegrip van personen met beperkte mobiliteit of met een handicap, voor fietsers, bestuurders van speedpedelecs en bestuurders van voortbewegingstoestellen. De openbare weg is immers nog te vaak ontworpen en ingericht met het oog op de zwaarste, luidruchtigste, meest vervuilende en gevaarlijkste voertuigen bij een ongeval. Dat moet anders.

Dat kan onder meer door de toelating op het trottoir te fietsen tot maximaal 11 jaar, de wegbeheerders de mogelijkheid te geven een niet-verplicht fietspad aan te duiden, het verbod op de toegang voor bromfietsen klasse B op fietspaden wanneer de snelheid beperkt is tot 50 km/u of minder, of ook dankzij de mogelijkheid voor fietsers en speedpedelecs om traag rijdende voertuigen voorbij te rijden.

De aangebrachte wijzigingen worden hieronder in detail uitgelegd.

Hoofdstuk 1. – Inleidende bepalingen.

Er is hier geen gevolg gegeven aan de opmerking van de Raad van State in zijn advies nr. 75.256 om een nieuw artikel 1 in te voegen met het oog op een verwijzing naar de omzetting van de Richtlijn 91/671/EEG van de Raad van 16 december 1991 "betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen in voertuigen". Deze richtlijn is slechts in beperkte mate van invloed op dit reglement en het werd beter geacht om in het kader van de betrokken bepaling, namelijk het artikel 42, naar de omzetting te verwijzen. Deze procedure wordt ook voorgesteld in de beginselen van de wetgevingstechniek van dezelfde Raad van State (aanbeveling nr. 94 en formules F 4-1-2-2).

Hoewel, zoals de Raad van State opmerkt, het advies van de inspecteur van Financiën bij de FOD Binnenlandse Zaken en het akkoord van de Staatssecretaris voor Begroting aanvankelijk vereist waren, werd de budgettaire impact van dit besluit voor dit departement nadien niet bevestigd. Aangezien uit de analyse van de adviezen van de inspecteurs geaccrediteerd bij de FOD Mobiliteit en Vervoer en Justitie blijkt dat er geen budgettaire weerslag is, werd de noodzaak van de instemming van de Staatssecretaris voor Begroting evenmin bevestigd.

Afdeling 1. – Toepassingsgebied.

Artikel 1 – Toepassingsgebied.

In lid 1 worden de woorden “voetgangers, voertuigen, trek-, last- of rijdieren en vee” weggelaten. Er wordt ervoor gekozen de formulering van het eerste lid tot de essentie te beperken: het verkeer en het gebruik van de openbare weg.

Het 2de lid van het (oude en nieuwe) artikel 1 stelt dat de trambestuurders de bepalingen van de Code van de openbare weg niet moeten naleven. Zij moeten de voorschriften van het koninklijk besluit van 15 september 1976 naleven, dat een reeks bepalingen bevat die identiek zijn aan die in de Code van de openbare weg, zoals de verplichting om de verkeerslichten of de bevelen van de bevoegde personen na te leven.

Afdeling 2. – Definities.

Art. 2 – Definities.

In algemene zin worden de definities wat eenvoudiger verwoord en per thema gestructureerd: “De openbare weg”, “Gebruikers van de openbare weg en voertuigen” en “Andere definities”. Deze opschriften hebben op zichzelf geen normatieve draagwijdte. Er komen sommige definities bij, andere worden aangepast of verwijderd.

Ondanks ontelbare pogingen en de bezorgdheid om een grotere juridische zekerheid te waarborgen, wordt de openbare weg niet gedefinieerd. Er wordt voor gekozen om het aan de rechtspraak over te laten om geval per geval de plaatsen te bepalen waarop de regels van de Code van de openbare weg van toepassing zijn.

De parkings van supermarkten zijn niet inbegrepen in de definitie van openbare weg om de beheerders van die parkings niet te verplichten de Code van de openbare weg na te leven voor wat betreft de toepasselijke verkeerstekens, wat tot meer verkeerstekens zou hebben geleid (bv.: plaatsing van borden C1 verboden richting in plaats van pijlen op de grond).

Het wordt evenmin wenselijk geacht om sommige parkings het karakter van openbare weg te geven, omdat de uitgangen van de parkings dan als echte kruispunten zouden kunnen worden beschouwd, met de gevolgen die dit meebrengt met betrekking tot de voorrangregels.

Het is bovendien moeilijk om een onderscheid te maken tussen privéterreinen die men zou moeten beschouwen als open voor het algemeen publiek, en de terreinen die hun strikte privékarakter moeten behouden. Het grote aantal verschillende gevallen maakt het onmogelijk om een eenvoudige definitie te formuleren om ze met zekerheid te kunnen onderscheiden.

1. Definities toegevoegd.

- de personenauto
- de auto voor dubbel gebruik
- de minibus
- de kampeerwagen (mobilhome)
- de bestelwagen
- de vrachtauto
- de oplegger
- het trekkend voertuig
- de kampeeraanhangwagen
- het prioritair voertuig
- het folkloristisch voertuig
- de passagiersruimte
- de voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer

Kortom, het betreft begrippen die de gebruiker moet kennen omdat de Code van de openbare weg ze vermeldt.

Een aantal definities van motorvoertuigen (personenauto, auto voor dubbelgebruik, minibus, kampeerwagen, bestelwagen, vrachtauto, trekkend voertuig, oplegger en kampeeraanhangwagen) die worden geïntroduceerd, worden gebaseerd op het Technisch reglement van auto’s. Het is immers nuttig voor de weggebruikers om precies te weten wat de Code van de openbare weg bedoelt wanneer er sprake is van bijvoorbeeld een landbouwvoertuig of een minibus.

Personenauto.

Deze definitie is niet helemaal dezelfde als deze uit het technisch reglement. De bepaling dat de passagiersruimte enkel en alleen ontworpen en gebouwd is voor het vervoer van personen wordt weggelaten. Dit omdat ook bagage en verschillende andere zaken kunnen vervoerd worden in een personenauto zonder dat deze daardoor de kwalificatie “personenauto” verliest. De referentie naar het bezoldigd personenvervoer lijkt evenmin pertinent.

Auto voor dubbel gebruik.

Een auto voor dubbel gebruik is een auto die ontworpen en gebouwd is voor het vervoer van personen en goederen met ten hoogste acht plaatsen, zonder die van de bestuurder. Het gaat dus over auto’s van het type “break” of “station wagon”.

Prioritair voertuig.

Voor meer coherentie wordt de definitie van het prioritair voertuig in de lijst van definities opgenomen: vroeger werd het prioritair voertuig beschreven in het oude artikel 37 betreffende deze voertuigen.

Folkloristische voertuig.

Om dezelfde reden wordt ook de definitie van een folkloristisch voertuig ingevoegd. Het is beter dit begrip apart te definiëren dan dat te doen in het artikel dat de verkeersregels voor deze voertuigen bepaalt.

Passagiersruimte.

Ook deze definitie herneemt de definitie uit het Technisch reglement van de motorvoertuigen, plus de precisering van de bijkomende voorwaarde dat er zijdelingse bescherming of een dak moet zijn.

Het doel is te vermijden dat voertuigen met in feite alleen maar een zadel en die geen enkele bescherming bieden voor de bestuurder of de passagiers in geval van een ongeval (botsing, het over de kop gaan, ...), als voertuigen met een passagiersruimte zouden worden beschouwd.

Een afscherming die vooral dient om de aerodynamica van het voertuig te verbeteren of om het te beschermen tegen steenslag of modder, kan men niet als een passagiersruimte beschouwen.

Maar een voertuig met een echt koetswerk (zelfs een open sportauto) of een buizenstructuur die de inzittenden bij een ongeval beschermt, kan men wel beschouwen als een voertuig met passagiersruimte.

Voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer.

Deze definitie wordt toegevoegd. Het staat de gewesten vrij in het kader van hun bevoegdheden met betrekking tot dit type vervoer een definitie op te nemen in de eigen regelgeving. Niettemin is het noodzakelijk dat in het kader van de algemene regels inzake de politie over het wegverkeer wordt gespecifieerd over welke voertuigen het precies gaat. Ook de voertuigen die gebruikt worden in het kader van toezicht-, controle- en onderhoudsopdrachten gelinkt aan dit geregeld openbaar vervoer worden beoogd.

2. Definities die niet worden behouden.

De definities hieronder worden niet behouden omdat ze zich beperken tot het definiëren van een term die verwijst naar de signalisatie die het materialiseert, wat geen meerwaarde biedt voor de weggebruiker, ofwel omdat ze nergens anders in de Code van de openbare weg voorkomen en dus eigenlijk nutteloos zijn aangezien er geen gebod of verbod aan gelinkt is:

Autosnelweg (oud artikel 2.3): de definitie ervan was niet meer dan een verwijzing naar de verkeersborden, die het begin en het einde ervan aanduiden (oude F5 en F7, nu R29 en R31).

Autoweg (oud artikel 2.4): de definitie ervan was louter een verwijzing naar de verkeersborden, die het begin en het einde ervan aanduiden (oude F9 en F11, nu R33 en R35).

Bebouwde kom (oud artikel 2.12): de definitie ervan was niet meer dan een verwijzing naar een gebied afgebakend door de oude verkeersborden F1a of F1b (nu R25) en F3a of F3b (nu R27).

Gemotoriseerd rijwiel (oud artikel 2.15.3): de definitie wordt ondergebracht bij de definitie van de rijwielen omdat de regels die de bestuurders ervan moeten volgen dezelfde zijn als die van de rijwielen.

De minimumleeftijd van 16 jaar voor het besturen van gemotoriseerde rijwielen is geschrapt zodat de regels die op deze gemotoriseerde rijwielen betrekking hebben identiek zijn als de andere rijwielen. Net zoals voor de elektrische fietsen (die ook rijwielen zijn) wordt de aandrijfkracht van de gemotoriseerde rijwielen onderbroken bij een voertuigsnelheid van 25 km/u.

Erf en woonerf (oud artikel 2.32): deze definitie had geen meerwaarde voor de weggebruiker. Bovendien wordt zij als “erf” hernoemd en worden de verkeersregels die er gelden opgenomen in artikel 26.

Betalend parkeren (oud artikel 2.33): deze definitie wordt niet behouden omdat de reglementering van het betalend parkeren een gewestelijke bevoegdheid is.

Weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speedpedelecs (oud artikel 2.34): deze definitie had geen meerwaarde voor de weggebruiker. Bovendien wordt zij als “voorbehouden weg” hernoemd en worden de verkeersregels die er gelden opgenomen in artikel 28.

Daarnaast worden de verkeersborden F99a en F99c (weg of deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speedpedelecs) samengevoegd (verkeersbord R9), net zoals de verkeersregels die er gelden. Immers, het leidde tot dubbel gebruik, de legende van die borden vermeldde dat ze mochten worden aangepast in functie van de categorieën weggebruikers die er toegelaten zijn of de plaatsgesteldheid (weg of deel van de openbare

weg).

Op deze verkeersborden zijn ten minste twee symbolen afgebeeld. Indien op het bord enkel een symbool van een fiets wordt weergegeven, dan duidt het bord immers op een niet verplicht fietspad (verkeersbord R12) en geen voorbehouden weg.

Voetgangerszone (oud artikel 2.35): deze definitie had geen meerwaarde voor de weggebruiker. Bovendien zijn de verkeersregels die er gelden opgenomen in artikel 29.

Speelstraat (oud artikel 2.36): deze definitie had geen meerwaarde voor de weggebruiker. Bovendien zijn de verkeersregels die er gelden opgenomen in artikel 30.

Schoolomgeving (oud artikel 2.37): deze definitie wordt niet behouden, nog steeds in dezelfde logica. De signalisatie wordt opgenomen in artikel 70.

Straat (oud artikel 2.38): het koninklijk besluit van 4 april 2003 (de “Straatcode”) heeft de definitie van de straat ingevoegd, maar zonder dat specifieke regels eraan verbonden werden.

Rotonde (oud artikel 2.39): deze definitie wordt niet behouden, opnieuw in de logica om in een definitie niet enkel te refereren naar het verkeersbord dat de bepaling aanduidt. De rotonde moet niet beschouwd worden als een specifiek type van kruispunt omdat specifieke verkeersregels er gelden, die opgenomen zijn in artikel 27.

Een aantal definities vormden evenmin een onmiddellijke meerwaarde voor de toepassing van de Code van de openbare weg:

Weggebruiker (oud artikel 2.45): de weggebruikers zijn alle actoren die naast die van de voertuigen worden gedefinieerd. In de Code van de openbare weg wordt de term weggebruiker gebruikt wanneer men al die actoren samen bedoelt, en een specifieke term, bijvoorbeeld het begrip bestuurder, wanneer de regel alleen op hem van toepassing is.

Verblijfsgebied (oud artikel 2.48) en vakantiezone (oud artikel 2.49): beide definities zijn niet relevant omdat er geen regels of verkeersborden over bestaan.

Bewonerskaart (oude artikel 2.52) en Parkeerkaart voor autodelen (oude artikel 2.53): het parkeerbeleid is een bevoegdheid van de gewesten. Deze twee kaarten worden niet meer gedefinieerd, maar slechts als voorbeeld genoemd in de aangepaste definitie van de "parkeerkaart".

Definities die betrekking hebben op de lading (oude artikelen 2.54 Lading, 2.55 Stouwvoorziening, 2.56 Geïntegreerde vergrendelvoorziening, 2.57 Maximale nominale last, 2.58 Verankeringspunt, 2.59 Ladingzekeringssysteem, 2.60 Primaire verpakking) worden niet behouden omdat de gewesten bevoegd zijn voor de reglementering inzake de lading. Daarentegen worden de definities met betrekking tot de massa (gewicht) van voertuigen behouden (oude artikelen 2.28, 2.29, 2.30 en 2.31), omdat ze een invloed hebben op de betekenis van bepaalde verkeersborden zoals de borden C21 en C24.

Fietszone (oud artikel 2.61): de definitie had geen meerwaarde voor de weggebruiker. Bovendien zijn de verkeersregels die er gelden opgenomen in artikel 18, § 2 ivm inhaalverbod.

Lage emissiezone (oud artikel 2.63): ook deze definitie wordt niet langer behouden, dit behoort tot de gewestbevoegdheid inzake de bescherming van het leefmilieu.

Spitsstrook (oud artikel 2.64): de betekenis van de markering is opgenomen in artikel 74,§ 3 en de na te leven regels zijn opgenomen in de artikelen 9, § 5, 46, § 2, 1°, c), en 3°, en 63, § 3, tweede lid. De definitie bood daarbij geen meerwaarde.

Schoolstraat (oude artikel 2.68): de definitie had geen meerwaarde voor de weggebruiker. Bovendien zijn de verkeersregels die er gelden opgenomen in artikel 31.

Luchthavengebied (oude artikel 2.68) : de definitie had geen meerwaarde voor de weggebruiker. Zij komt voor in de verkeersborden met bijzondere voorschriften R21 en R23 (begin en einde van de luchthavengebied).

3. Aangepaste definities

Rijstrook.

De mogelijkheid om witte doorlopende of onderbroken strepen beter zichtbaar te maken door retro-reflecterende middelen alsook de referentie naar de voorlopige markeringen worden niet meer opgenomen in de definitie maar wel in het hoofdstuk over de markeringen. Het nieuwe artikel 77, § 10, preciseert de tijdelijke oranje-gele markeringen of oranje-gele lichtspijkers die de witte markeringen bij wegenwerken vervangen. Tijdens de uitvoering van de werken mag de oranje-gele kleur dus gebruikt worden voor verschillende soorten voorlopige wegmarkeringen (rijstroken, voetgangersoversteken, fietspaden, enz.). Deze verduidelijking kon dus beter worden weggelaten uit de definitie van de rijstrook, omdat het voorlopige karakter van de oranje-gele markeringen niet alleen op de rijstrook van toepassing is.

Pechstrook.

De definitie van de pechstrook wordt aangepast om te verduidelijken wat daarmee exact wordt bedoeld.

Parkeerstrook.

De parkeerstrook wordt afgebakend door een witte doorlopende streep. Zij maakt geen deel uit van de rijbaan, maar mag worden gebruikt voor kruisen en inhalen. Het aanduiden van parkeervakken door louter T-markeringen of hoekmarkeringen vormt geen parkeerstrook, en dus blijven deze parkeerplaatsen deel uitmaken van de rijbaan.

Fietspad.

Aangezien het hier om een gedragsregel gaat en strikt genomen niet om een element van de definitie, wordt het feit dat het fietspad voorbehouden is voor (brom)fietsverkeer weggelaten.

De verwijzing naar het verkeersbord D9 wordt eveneens weggelaten. Dit weggedeelte moet immers ook gevolgd worden door voetgangers. Daarom wordt in de tekst aangegeven in welke gevallen een voorschrift dat op het fietspad geldt, ook van toepassing is op de delen van de openbare weg die met de borden D9, en ook D11, zijn aangegeven.

Verder wordt er een onderscheid gemaakt tussen een fietspad, aangeduid door het verkeersbord D7, en een fietspad dat wordt aangeduid met een onderbroken markering. Onderborden kunnen inderdaad de toegang tot de D7 beperken of uitbreiden voor bepaalde categorieën gebruikers, wat voor een markering niet is toegestaan.

Het verkeersbord D7 kan ook een vrijliggend fietspad aanduiden, of een afzonderlijk deel van een openbare weg zoals bijvoorbeeld een fietssnelweg.

Trottoir.

Het al dan niet verhoogd zijn van het trottoir vormt een belangrijk element van de definitie en wordt behouden omdat dit het verschil met een berm kan verduidelijken. Er bestaan langs onze wegen vele verhoogde maar ook gelijkgrondse trottoirs die er zeer duidelijk als trottoirs bestemd voor voetgangers uitzien. Er zijn echter ook zeer veel voorbeelden van twijfelachtige inrichtingen waarbij men niet kan onderscheiden of het om een trottoir, een berm of een parkeerzone gaat. Daarom wordt gespecifieerd dat het gaat om een deel van de openbare weg dat is voorbehouden voor het verkeer van voetgangers in plaats van het gedeelte van de openbare weg dat in het bijzonder is ingericht voor het verkeer van voetgangers.

De parkeer- en verkeersregels verschillen volgens deze inrichtingen, en het is dus belangrijk om de grootst mogelijke juridische zekerheid te kunnen waarborgen.

De woorden “duidelijk herkenbaar voor de weggebruikers” worden weggelaten omdat het om een zeer subjectief begrip gaat dat in werkelijkheid een bron van onzekerheid vormt. De bestuurders zouden dit element kunnen inroepen om op trottoirs te parkeren die ze als niet duidelijk herkenbaar zouden beschouwen.

Het specifieke karakter van deze inrichting voor het voetgangersverkeer vormt dus een fundamenteel criterium.

Hoe dan ook, op grond van het artikel 20, § 1, 2°, b), en § 4, moeten de bestuurders die hun voertuig op een berm parkeren altijd 1,5 m vrije doorgang laten voor de voetgangers. Deze ruimte moet er in principe voor zorgen dat er genoeg plaats is voor een rolstoelgebruiker, maar bijvoorbeeld ook voor een kinderwagen (sommige modellen voor tweelingen hebben twee naast elkaar liggende zitplaatsen).

Het artikel 7, § 2, waarvan de formulering wordt verbeterd, bepaalt de extra voorzichtigheidsplicht ten aanzien van meer kwetsbare weggebruikers. Deze verplichting geldt vanzelfsprekend ook voor wat betreft het parkeren.

De oude definitie van het trottoir bepaalt dat het feit dat het trottoir over de rijbaan doorloopt, de bestemming ervan niet wijzigt. Een definitie van het doorlopend trottoir is overbodig omdat het simpelweg om een trottoir gaat (die twee zijden van het kruispunt met elkaar verbindt). De algemene voorzichtigheidsregels ten aanzien van de meer kwetsbare weggebruikers (artikel 7, § 2) zijn er van toepassing.

Kruispunt.

Deze definitie wordt aangepast zodat de plaats waar een oprit aansluit op de hoofdweg van een autosnelweg wordt beschouwd als een kruispunt: het is bijgevolg duidelijk dat het principe van het ritsen er niet van toepassing is. In de Nederlandse tekst wordt het woord “samenlopen” vervangen door het woord “samenkomen” omdat dit taalkundig beter is.

Gelijkgrondse berm.

De definitie wordt op een duidelijkere en meer omvattende manier geformuleerd (door het onderscheid met de andere delen van de openbare weg) en verwijst niet langer naar “verhard materiaal” omdat dit niet altijd het geval is.

Verhoogde berm.

Zoals dat het geval is voor de gelijkgrondse berm wordt de definitie op een duidelijkere en meer omvattende manier geformuleerd (door het onderscheid met de andere delen van de openbare weg) en wordt er niet langer verwezen naar “verhard materiaal” omdat dit niet altijd het geval is.

Middenberm.

Er wordt gepreciseerd dat het om een middenberm gaat. De oude definitie had betrekking op elke aanleg. De definitie wordt duidelijker geformuleerd door het onderscheid met andere delen van de openbare weg.

Aardeweg.

Voor meer duidelijkheid wordt de definitie aangevuld met de verduidelijking dat de aardeweg "zijn hoedanigheid niet verliest zo hij enkel bij zijn aansluiting met een andere openbare weg het uitzicht van een rijbaan heeft”.

Plein.

Het tweede deel van de definitie wordt vereenvoudigd: "het plein is een openbare weg onderscheiden van die welke er op uitkomen”. Er wordt geen melding meer gemaakt van de plaatsgesteldheid of van de mogelijkheid om er activiteiten te organiseren tezamen met het verkeer. Het feit dat er activiteiten kunnen georganiseerd worden, samen met het verkeer is niet relevant voor het bepalen van wat een plein is. Op andere openbare wegen of delen van openbare wegen kunnen immers ook activiteiten worden georganiseerd.

Overweg.

Omdat het niet altijd een rijbaan is die een overweg kruist, het kan immers ook gaan om bijvoorbeeld een afzonderlijk fietspad, wordt de term “rijbaan” vervangen door de term “openbare weg”. Daarenboven blijft op kruisingen tussen een rijbaan en tram- of treinsporen de overweg wel deel uitmaken van de rijbaan, de voertuigen moeten immers over de overweg rijden.

Verkeersgeleider.

De definitie vermeldt nu de markering die een verkeersgeleider kan afbakenen: dit is bepaald in artikel 77, § 4.

Voetganger.

Een voetganger is een persoon die zich te voet verplaatst. De vroegere formulering in artikel 2.46 stelde een hele reeks personen (die een kruiwagen, een kinderwagen, een rolstoel, enz. aan de hand leidt), gelijk met voetgangers. Omdat het om voetgangers gaat, is het niet nodig deze ook nog expliciet gelijk te stellen met voetgangers. Daarom wordt de hierboven vermelde opsomming weggelaten.

Omdat de bepaling met betrekking tot de breedte van het voertuig dat voetgangers aan de hand mogen leiden niet erg duidelijk was, wordt ze vervangen door een meer specifieke bepaling die stelt dat het voertuig dat aan de hand wordt geleid maximum 1 meter breed mag zijn. Dat betekent dat een persoon die een motorfiets duwt, nu een voetganger is en geen bestuurder meer. De breedte van 1 meter moet alle gevallen dekken waarin het geduwde voertuig een natuurlijke aanvulling is op de voetganger, zoals kinderwagens, zelfs wanneer verscheidene kinderen naast elkaar worden vervoerd.

Bestuurder.

Deze definitie wordt aangepast om te verduidelijken dat een persoon die een voertuig met een breedte van meer dan 1 meter aan de hand leidt, wordt beschouwd als bestuurder. Dit hangt samen met de nieuwe definitie van de voetganger.

Voortbewegingstoestel.

De inhoud van artikel 7bis, 1ste en 2de lid, wordt nu opgenomen in de definitie zelf van het voortbewegingstoestel. De logica blijft dezelfde, meer bepaald dat de gebruiker van een niet gemotoriseerd voortbewegingstoestel die zich gedraagt als een voetganger daarmee wordt gelijkgesteld en diegene die zich sneller verplaatst, gelijkgesteld wordt met een fietser.

De gebruikers van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen worden gelijkgesteld met fietsers, met uitzondering van de personen met een beperkte mobiliteit als ze niet sneller rijden dan stapvoets.

Het zijn nu alle personen met beperkte mobiliteit die zich stapvoets verplaatsen met gemotoriseerde voortbewegingstoestellen die met voetgangers worden gelijkgesteld, en niet langer alleen degenen die zich verplaatsen met gemotoriseerde voortbewegingstoestellen die uitsluitend bestemd zijn voor personen met beperkte mobiliteit. Een persoon die zich moeilijk kan verplaatsen, kan dus bijvoorbeeld stapvoets op een trottoir rijden, mits hij het voetgangersverkeer niet belemmert.

Wanneer zij worden gelijkgesteld volgt hieruit dat:

- bestuurders van voortbewegingstoestellen dezelfde regels moeten volgen als deze die gelden voor de weggebruikers waarmee ze zijn gelijkgesteld;

- de andere weggebruikers ten aanzien van die gebruikers dezelfde regels moeten volgen als deze die gelden ten aanzien van de

weggebruikers waarmee ze zijn gelijkgesteld.

Met andere woorden:

- de bestuurders van voortbewegingstoestellen die gelijkgesteld worden met fietsers moeten dezelfde regels volgen als de fietsers;

- ten aanzien van deze bestuurders moeten de andere weggebruikers dezelfde regels naleven als deze die gelden ten aanzien van de fietsers.”.

De regels voor het gelijkstellen van niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen zijn vergelijkbaar met gedragsregels en hadden dus niet in de definities moeten worden opgenomen, aangezien het gebruik is van een niet gemotoriseerd voortbewegingstoestellen (stapvoets of niet) dat determineert of het om een fietser gaat of om een voetganger. Voor de duidelijkheid worden echter de verschillende regels voor het gelijkstellen van voortbewegingstoestellen hier opgenomen, zodat alle informatie met betrekking tot voortbewegingstoestellen op één plek te vinden is. Deze logica wordt ook in andere definities gebruikt, bijvoorbeeld voor bestuurders van driewielers en vierwielers met een maximale breedte van 1 meter, die worden gelijkgesteld met fietsen. De gelijkstelling van de voertuigen impliceert eveneens dat:

- de bestuurders van de 3- en 4-wielers van max. 1 meter breed dezelfde regels moeten volgen als deze die gelden voor fietsers;

- ten aanzien van de bestuurders van de 3- en 4-wielers van max. 1 meter breed, andere weggebruikers dezelfde regels moeten naleven als deze die gelden ten aanzien van de fietsers.”.

De Code van de openbare weg regelt alleen hoe men zich op de openbare weg hoort te gedragen. De regels over technische voorschriften (waaronder de modelgoedkeuring), inschrijving en verzekering van deze toestellen liggen vast in de specifieke wetten en reglementen terzake.

Van belang is dat de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen buiten het toepassingsgebied van de Verordening 168/2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (zie artikel 2.2)1 vallen.

De toegelaten maximale snelheid van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen blijft op 25 km/u, naar analogie met de elektrische fietsen. Er verschijnen echter steeds meer gemotoriseerde voortbewegingstestellen op de markt die hogere snelheden kunnen halen (soms zelfs meer dan 30 km/u). Deze vormen een gevaar voor de verkeersveiligheid en zijn op basis van artikel 55, § 1 niet toegelaten tot de openbare weg.

Rijwiel.

Het gemotoriseerd rijwiel (oud artikel 2.15.3) wordt niet langer afzonderlijk gedefinieerd, maar valt nu onder de categorie rijwiel.

De tekst bepaalt nu dat de toevoeging van een aanhangwagen aan een rijwiel de classificatie van dit voertuig niet wijzigt.

Ter herinnering, een fiets is een rijwiel met twee wielen met een maximale breedte van 1 meter (zoals bepaald in artikel 81, § 8), waarvan de bestuurder een fietser is.

In de tekst wordt daarom een onderscheid gemaakt tussen bestuurders van rijwielen en fietsers. Fietsers vallen onder de categorie van bestuurders van rijwielen, maar niet omgekeerd. Sommige regels gelden specifiek voor fietsen.

Ter herinnering: drie- en vierwielers met een maximale breedte van 1 meter worden als fiets beschouwd. Dezelfde logica geldt als voor de bestuurders van niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen die sneller rijden dan stapvoets, en bestuurders van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen (tenzij ze worden gebruikt door personen met een beperkte mobiliteit), dewelke worden gelijkgesteld met fietsers. De gelijkstelling van de voertuigen maakt eveneens dat:

- de bestuurders van de 3- en 4-wielers van max. 1 meter breed dezelfde regels moeten volgen als deze die gelden voor de fietsers;

- ten aanzien van de bestuurders van de 3- en 4-wielers van max. 1 meter breed, de andere weggebruikers dezelfde regels moeten naleven als deze die gelden ten aanzien van de fietsers.”.

Bromfiets.

De speedpedelec die middels het koninklijk besluit van 21 juli 2016 werd opgenomen in het Verkeersreglement krijgt nu ook de benaming “bromfiets klasse P” om een meer directe link te creëren met de letter “P” die op het verkeersbord onder het symbool van een bromfiets wordt aangebracht om aan te duiden dat het betrekking heeft op speedpedelecs (zie in het bijzonder het onderbord M55 en het symbool P8).

De bepalingen die zowel voor de niet bereden rijwielen, voortbewegingstoestellen en bromfietsen stelden dat deze niet als voertuig worden beschouwd, wordt weggelaten. Door de aanpassing van de definitie van de voetganger en de bestuurder alsook de aanpassing van de regels met betrekking tot het stilstaan en parkeren voor deze voertuigen, die duidelijker zijn, is dit immers niet langer noodzakelijk.

Motorfiets.

De definitie wordt aangepast om te verduidelijken dat de voortbewegingstoestellen uitgesloten zijn van deze categorie.

Driewieler met motor.

In dezelfde logica als voor de motorfiets wordt de definitie aangevuld om te verduidelijken dat voortbewegingstoestellen uitgesloten zijn. Ook wordt vermeld dat: “de driewielers met motor met twee wielen die op dezelfde as zijn gemonteerd en waarvan de afstand tussen de middens van de contactvlakken van deze wielen met de grond kleiner is dan 0,46 m worden gelijkgesteld met motorfietsen.”. Hetzelfde principe geldt trouwens reeds voor driewielige bromfietsen met twee wielen die op dezelfde as zijn gemonteerd en waarvan de afstand tussen de middens van de contactvlakken van deze wielen met de grond kleiner is dan 0,46 m: deze worden beschouwd als bromfiets met twee wielen.

Vierwieler met motor.

In dezelfde logica als voor de motorfiets en de driewieler met motor wordt de definitie aangevuld om te verduidelijken dat voortbewegingstoestellen uitgesloten zijn.

Auto.

In dezelfde logica als voor de motorfiets, de drie- en de vierwieler met motor, wordt de definitie aangevuld om te verduidelijken dat voortbewegingstoestellen uitgesloten zijn. De verwijzing naar de trolleybus, die achterhaald is, is niet opgenomen.

Stilstaan.

Het is eerder het stilstaan dan het stilstaand voertuig dat wordt gedefinieerd aangezien een actie van de bestuurder wordt bedoeld; wat bij de term “een stilstaand voertuig” niet het geval is. De definitie blijft gelijk. Stoppen zoals voor een rood licht, voor een gesloten overweg, in een verkeersopstopping, enz. – met andere woorden het onvrijwillig stilstaan omdat de verkeerssituatie het afdwingt, is dus niet stilstaan.

Parkeren.

Om dezelfde reden als bij het stilstaan wordt het parkeren gedefinieerd in plaats van het geparkeerde voertuig, aangezien de actie van de bestuurder wordt bedoeld. Het tanken of het opladen van de batterij wordt beschouwd als parkeren zodat de parkeertijdbeperking erop van toepassing is.

Deelvoertuigen.

Enerzijds wordt de definitie uitgebreid: er wordt niet langer alleen verwezen naar auto's, maar naar alle voertuigen die kunnen gebruikt worden in het kader van een deelsysteem. Anderzijds wordt zij vereenvoudigd: er wordt alleen verwezen naar het gebruik via een vereniging, en niet meer naar andere gebruiksmodaliteiten van deze voertuigen.

Parkeerkaart.

Het parkeerbeleid, zoals onder meer het parkeren beperkt in de tijd, het betalend parkeren, het voorbehouden parkeren, … is een bevoegdheid van de gewesten. Maar aangezien er een aantal verkeerstekens uitzonderingen voorzien voor bewoners en houders van een parkeerkaart is de definitie van een parkeerkaart aangepast en bevat die als voorbeeld de “bewonerskaart” (oud artikel 2.52), de parkeerkaart voor deelauto’s (oud artikel 2.53) en de gehandicaptenparkeerkaart.

Plaatselijk verkeer of plaatselijke bediening.

De vroegere definitie wordt aangepast (vervanging van de woorden “de voertuigen voor levering inbegrepen” door “de voertuigen die er leveren”) zodat het duidelijk wordt dat alle voertuigen die moeten leveren in een straat voorbehouden voor het plaatselijk verkeer, er toegang hebben. Dit omvat ook de pechdiensten voor een voertuig die daar defect is geraakt. De vroegere formulering gaf aanleiding tot te strikte interpretaties waarbij voertuigen voor levering er enkel toegelaten werden indien het ging om leveringen aan personen die er gedomicilieerd waren. Dit stelde soms problemen, bijvoorbeeld wanneer een bedrijf in die straat was gelegen. De voertuigen die gebruikt worden in het kader van de uitoefening van een medisch beroep of thuisverzorging om zorgen te verlenen aan een persoon die er zich bevindt hebben er ook toegang, aangezien het gaat om voertuigen van en naar de aanliggende percelen.

Nieuwe categorieën gebruikers hebben nu toegang: de voertuigen gebruikt voor schoolvervoer, de speedpedelecs en de begeleidende voertuigen die een groep fietsers volgen.

Lege massa of massa in rijklare toestand.

Overeenkomstig de EU verordening 168/2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers, wordt de oude definitie van “lege massa” vervolledigd met de de massa in rijklare toestand.

Hoofdstuk 2. – Bevoegde personen en signaalgevers.

Art. 3 – Bevoegde personen.

Bevoegde personen, bedoeld in artikel 11 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, zijn de personen die, terwijl ze de kentekens van hun functie dragen, het verkeer mogen regelen met bevelen, die boven de bepalingen van de algemene reglementen en de aanvullende reglementen gaan.

In bepaalde gevallen hebben zij bovendien de bevoegdheid om te waken over de toepassing van de wet en haar uitvoeringsbesluiten en om overtredingen vast te stellen via processen-verbaal, die bewijskracht hebben tot het tegendeel is bewezen (artikel 62 van de wet van 16 maart 1968).

In de Code van de openbare weg worden dus de verschillende categorieën van bevoegde personen opgesomd, desgevallend met een beperking van hun bevoegdheid om overtredingen vast te stellen of van de gevallen waarin zij het verkeer mogen regelen. Zo mogen brandweerlui en personen van de civiele bescherming, die op de plaats van een ongeval aankomen, het verkeer slechts regelen tot bij aankomst van de politiediensten (6°).

De lijst van bevoegde personen die voordien opgenomen was in artikel 3 wordt aangepast aan de verschillende institutionele en organisatorische veranderingen die het land heeft gekend sinds 1975. De gewestelijke agenten worden niet langer opgenomen. De Raad van State oordeelt inderdaad dat de bijzondere wet de federale overheid niet toelaat om welke opdracht dan ook toe te schrijven aan agenten die behoren tot de gefedereerde entiteiten2.

De volgende personen worden eveneens niet meer opgenomen in de lijst:

- de ambtenaren en beambten van de Regie der Luchtwegen, die met een mandaat van gerechtelijke politie belast zijn, binnen de grenzen van de luchthavens en van hun aanhorigheden (oude 3°); omdat deze categorie niet langer bestaat;
- de ingenieurs en conducteurs van Bruggen en Wegen en andere voor het toezicht op de openbare weg aangestelde beambten (oude 4°) omdat zij onder de bevoegdheid van de gewesten vallen;
- het personeel aangesteld voor het bewaken en het bedienen van de in de openbare weg liggende bruggen, voor wat het verkeer op die bruggen en in de nabijheid ervan betreft (oude 6°) omdat zij onder de bevoegdheid van de gewesten vallen;
- de officieren en agenten van de politie der spoorwegen, binnen de perken van hun territoriale bevoegdheid (oude 8°); omdat deze categorie is geïntegreerd in de federale politie. De agenten van Securail worden evenwel toegevoegd (oude 9°);
- de eerstaanwezende ingenieurs-hoofden van dienst, de rijksingenieurs van Waters en Bossen, de brigadechefs en technische beambten van het Bestuur van Waters en Bossen, voor wat het verkeer op de boswegen van de Staat betreft (oude 10°), omdat zij onder de bevoegdheid van de gewesten vallen;
- het personeel van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer bij de uitoefening van zijn dienst, belast met een mandaat van gerechtelijke politie en uitsluitend inzake de toepassing van de artikelen 5 en de verkeersborden C5 met onderbord "Uitgezonderd 2+" of "3+", F17 en F18, 72.5 en 72.6, 25.1.2° en 6°, 62ter alsook 77.8 (12°) omdat zij onder de bevoegdheid van de gewesten vallen.

Het artikel wordt geherstructureerd om duidelijk het onderscheid te maken tussen de personen die bevoegd zijn voor zowel het toezicht op federale als gewestelijke reglementen (§ 1, 1° & 2°) en deze die enkel bevoegd zijn voor het toezicht op federale reglementen (§ 2, 1° tem 7°). De personen, die zowel federale als gewestelijke functies vervullen, kunnen in de federale en regionale codes voor de openbare weg worden opgenomen als bevoegde personen, waardoor zij kunnen toezien op de naleving van de federale regels in de federale Code van de openbare weg en op de naleving van de regionale regels in de gewestelijke teksten.

Art. 4 – Bevelen van bevoegde personen.

Bepaalde formuleringen van artikel 4 worden aangepast om redenen van duidelijkheid en ook de bepaling met betrekking tot de verplichting de identiteitskaart of het als zodanig geldend bewijs te overhandigen op elk door een bevoegd persoon gedaan verzoek, naar aanleiding van een overtreding of ongeval, (oud artikel 59.1 en 52) werd hier opgenomen.

In zijn advies heeft de Raad van State aangegeven dat paragraaf 4, 2de lid, een rechtsgrondslag vereiste. Bevraagd hierover heeft Centrex Wegverkeer, in een nota van 27 mei 2024, gesteld dat het noodzakelijk is de regel te behouden die stelt dat de verplaatsing op eigen risico en kosten van de bestuurder gebeurt. Er moet worden opgemerkt dat deze regel slechts in twee gevallen van toepassing is, namelijk wanneer het voertuig reglementair geparkeerd is en de bestuurder ter plaatse aanwezig is, maar weigert zijn voertuig te verplaatsen op bevel van de politie, of wanneer de bestuurder afwezig is maar het voertuig niet reglementair geparkeerd is. In beide gevallen heeft de bestuurder de bepalingen van de code van de openbare weg niet nageleefd, en deze niet-naleving vormt per definitie een fout, waarvan de bestuurder tot op zekere hoogte de gevolgen moet aanvaarden. Om rechtsonzekerheid over dit punt te voorkomen, moet de opportuniteit van een wettelijke basis verder worden onderzocht. In afwachting daarvan zou de loutere afschaffing van de regel problematisch zijn voor de goede uitvoering van de administratieve politietaken.

De regels met betrekking tot de verplichting tot het overhandigen van alle vrijstellingen, toelatingen en doorgangskaarten op elke door een bevoegd persoon gedaan verzoek, worden eveneens in dit artikel gegroepeerd.

In de Franse tekst wordt het woord “présenter” vervangen door het woord “soumettre” en in de Nederlandse tekst wordt het woord “vertonen” vervangen door het woord “overhandigen” om duidelijk te maken dat deze zaken, op verzoek van de bevoegde personen,

daadwerkelijk aan hen moeten worden overhandigd.

Art. 5 – Aanwijzingen van signaalgevers.

Het nieuw artikel 5 groepeert, op een duidelijke en gestructureerde manier, alle regels die betrekking hebben op signaalgevers (bevoegdheden, uitrusting, leeftijd, …) die vroeger verspreid waren over verschillende artikelen (artikel 40bis: gemachtigd opzichters; artikel 41.3°: signaalgevers, wegkapiteins, groepsleiders en werfopzichters; artikel 43bis en ter: wegkapiteins; artikel 59.19: signaalgevers; artikel 59.21: opzichters). Voortaan bestaat er één statuut voor alle types van signaalgevers. Het huidige stelsel wordt licht gewijzigd, maar de vereenvoudiging gebeurde vooral door het bestaande te groeperen en te herschrijven en overbodige terminologie weg te laten.

De verwijzing naar werfleiders en begeleiders van uitzonderlijk vervoer wordt uit de tekst geschrapt, aangezien deze onder de bevoegdheid van de gewesten vallen.

Voor wat betreft de voorwaarden van de uitoefening voorziet artikel 5, § 3, 1° nu in een standaarduitrusting, bestaande uit een bord C3 en een retro-reflecterende veiligheidsvest met het opschrift “signaalgever” op de voorkant en op de achterkant. Het dragen van de armband wordt geschrapt.

- 3, 2° voorziet de minimumleeftijden van de signaalgevers, van de hoogste naar de laagste leeftijd, dus 25, 18 en 16 jaar.
- 4 verduidelijkt wat de signaalgevers wel en niet mogen doen. Deze bepaling is in twee opzichten belangrijk. Enerzijds voor de signaalgever, die zo zijn bevoegdheid en de daaruit voortvloeiende verantwoordelijkheid kent, en anderzijds voor de weggebruiker. Want hoewel hij niet met een bevoegde persoon te maken heeft, moet hij toch begrijpen dat de aanwijzingen wettig zijn.

In vergelijking met de bevelen van bevoegde personen zijn de aanwijzingen van de signaalgevers beperkt tot wat strikt noodzakelijk is voor het goede verloop van de activiteiten waarvoor zij worden ingezet.

Het is in ieder geval uitgesloten dat een signaalgever het verkeer stillegt of bevelen geeft aan de bestuurders en voetgangers op kruispunten met verkeerslichten. Indien nodig zal er een bevoegd persoon aanwezig zijn, ofwel zullen de verkeerslichten buiten werking gesteld worden (oranje knipperlicht).

Het is ook uitgesloten dat een signaalgever aanwijzingen geeft op een autosnelweg, een autoweg of op de op- en uitritten ervan, om te vermijden dat het verkeer op die assen zou worden verstoord.

De opleiding voor de “gemachtigde opzichters (voormalige naam van de signaalgevers die groepen kinderen, ouderen of gehandicapten begeleiden) wordt achterwege gelaten omdat er geen opleiding is voorzien voor de andere soorten signaalgevers die dezelfde verantwoordelijkheden hebben.

Het blijft vanzelfsprekend aan te raden dat gemeenten die beroep doen op signaalgevers, bijvoorbeeld aan een oversteek in de buurt van een school, een opleiding organiseren over de belangrijkste regels die deze personen moeten kennen.

Art. 6 – Hiërarchische rangorde van de bevelen en aanwijzingen, verkeerstekens en verkeerregels.

Het nieuwe artikel 6, dat een fusie is van de oude artikelen 5 en 6, legt duidelijk de rangorde vast tussen de bevelen van bevoegde personen, de verkeerslichten, de aanwijzingen van de signaalgevers, de verkeersborden en de wegmarkeringen, en de algemene verkeersregels. Met algemene verkeersregels wordt bedoeld de verkeersregels die gelden in afwezigheid van verkeerstekens die een afwijking op die verkeersregels tot doel hebben.

In artikel 6, 4°, wordt de oude formulering van artikel 5 opgenomen, met uitzondering van de regel die stelt dat de verkeerstekens "overeenkomstig dit reglement" moeten worden geplaatst.

Hoofdstuk 3 – Regels voor het gebruik van de openbare weg.

Afdeling 1. – Algemene gedragsregels voor de weggebruikers.

Art. 7 – Algemene gedragsregels voor de weggebruikers.

De inhoud van dit artikel blijft dezelfde maar de formulering wordt in §§ 1 en 2, wat beknopter gemaakt. Het herneemt gedeeltelijk de tekst van “Titel IIIbis – Algemene gedragsregels voor de weggebruikers.” (artikel 27bis tot 27quinquies), aangenomen bij wet van 27 maart 2007, die nooit in werking is getreden.

Het 1ste lid van het oude artikel 7 (“Elke weggebruiker moet de bepalingen in dit reglement naleven”) wordt niet behouden omdat het voor zich spreekt.

Met het oog op een vereenvoudiging wordt ervoor gekozen om één algemene voorzichtigheidsregel op te nemen die geldt voor iedereen en altijd, in plaats van het herhalen van dat principe in verschillende artikelen.

De algemene voorzichtigheidsplicht is de belangrijkste verkeersregel. Het is immers van groot belang dat alle weggebruikers rekening houden met elkaar (voetgangers en bestuurders). Zij zijn op elkaar aangewezen om de weginfrastructuur op een veilige manier met

elkaar te delen. Weggebruikers moeten oplettend zijn voor de gevaren die er bestaan voor zichzelf en de mogelijke risico's die anderen lopen, en hun gedrag hierop aanpassen.

Met de vermelding "ten allen tijde" wordt aangegeven dat deze regel steeds geldt, ongeacht de situatie. Ook bij de naleving van een bevel, verkeersteken of verkeersregel dient elke weggebruiker voorzichtig te handelen.

Dit algemeen voorzichtigheidsprincipe maakt het mogelijk om in de andere verkeersregels bepalingen die wijzen op gevaar voor ongevallen of weggebruikers niet in gevaar brengen te schrappen.

Het algemeen principe wordt voorop gesteld voor het ganse Code van de openbare weg, en moet dus niet langer herhaald worden in andere artikelen.

Er wordt geen onderscheid meer gemaakt tussen "voorzichtigheid" en "dubbel voorzichtig zijn", plichten die vroeger verspreid waren in een hele rits bepalingen (artikels 12.2, 20.2, 22bis, 22ter, 22quinquies, 39bis, …). Er wordt toegevoegd dat weggebruikers zich te allen tijde zo dienen te gedragen dat ze geen gevaar of hinder veroorzaken voor de andere weggebruikers. Tot slot wordt de term "personen met een beperkte mobiliteit" gebruikt in plaats van de term "bejaarden".

Het onderscheid tussen de aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers en plaatsen waar hun aanwezigheid kan voorzien worden, wordt niet behouden in de nieuwe tekst. Het doel blijft evenwel de plicht tot voorzichtigheid in alle omstandigheden te benadrukken. Op enkele uitzonderingen na, kunnen deze weggebruikers op elke openbare weg aanwezig zijn.

Het is daarom dat er niet langer expliciet verwezen wordt naar de aanwezigheid van de kwetsbaardere weggebruikers zoals dat het geval was in artikel 7.1, derde lid ("elke bestuurder moet dubbel voorzichtig zijn bij aanwezigheid van dergelijke kwetsbaardere weggebruikers…"). Wat nu wordt verwacht van de bestuurder is dat hij voorzichtig is ten aanzien van meer kwetsbare weggebruikers, of hun aanwezigheid nu concreet te voorzien is of niet.

Met steeds hetzelfde objectief voor ogen om de overbodige termen te schrappen en omdat deze regel vervat is in de algemene voorzichtigheidsplicht, wordt de verwijzing in het oude artikel 28 naar de voetgangers en de fietsers, geschrapt. De bestuurder die de voertuigdeur opent, moet er zeker van zijn dat hij daarbij de andere weggebruikers niet in gevaar brengt. De "Dutch Reach" is daartoe de beste manier. Door het openen van de linkerdeur met de rechterhand wordt de bestuurder als het ware verplicht achterom te kijken.

Het oude artikel 7.4 met betrekking tot het vermijden van beschadiging van de weg wordt niet langer behouden. Het betreft immers een regel gelinkt aan de infrastructuur en is bijgevolg een gewestelijke bevoegdheid.

Afdeling 2. – Bestuurders.

Art. 8 – Bestuurders.

Dit artikel heeft betrekking op de minimumleeftijden voor het rijden op de openbare weg. Er moet immers rekening worden gehouden met de leeftijdsgrenzen die zijn vastgelegd in Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs. Bestuurders uit andere lidstaten die in het bezit zijn van een Europees rijbewijs maar jonger zijn dan de Belgische minimumleeftijd voor het behalen van een rijbewijs, moeten in België met een voertuig van de betrokken categorie kunnen rijden. Zo is de minimumleeftijd voor het behalen van een rijbewijs van categorie A1 (lichte motorfietsen) door de richtlijn bepaald op 16 jaar, maar in België bedraagt deze leeftijd 18 jaar.

De Raad van State heeft in haar advies over de code van de openbare weg, in antwoord op de vraag met betrekking tot de minimumleeftijd voor het rijden op de openbare weg, gesteld dat federale overheid bevoegd is om vast te stellen vanaf welke minimumleeftijd een bestuurder op de openbare weg mag rijden. Deze bepalingen ontbraken in het ontwerp dat aan de gewesten en aan de Raad van State werd voorgelegd. Na het advies van de Raad van State werden die minimumleeftijden opnieuw toegevoegd, in het bijzonder met het oog op de rechtszekerheid.

De bepalingen inzake de specifieke leeftijden die gelden in het kader van de rijopleiding en de vakbekwaamheid, worden, conform het advies van de Raad van State, niet behouden. Die leeftijden worden bepaald in de gewestelijke reglementering op het vlak van rijopleiding, rijexamens en vakbekwaamheid.

De bepaling met betrekking tot de minimumleeftijd voor het rijden op de openbare weg met een voorlopig rijbewijs, die eveneens ontbrak in het ontwerp dat aan de gewesten en aan de Raad van State werd voorgelegd, werd om dezelfde reden terug opgenomen. Zonder die bepaling zou dat immers betekenen dat de minimumleeftijd 18 jaar zou worden. Dat is vooreerst niet de bedoeling en daarenboven zou dat ook voor problemen zorgen voor de personen die nu reeds een voorlopig rijbewijs hebben op de leeftijd van 17 jaar. Net zoals het rijbewijs is ook het voorlopig rijbewijs geldig op het ganse Belgische grondgebied. Dit belet een gewest geenszins om in het kader van de rijopleiding een lagere minimumleeftijd te voorzien. In dit geval zal het niet gaan om de minimumleeftijd die van toepassing is op het voorlopig rijbewijs, maar om de minimumleeftijd voor de rijopleiding in het kader van de bevoegdheid die aan de gewesten is overgedragen door de 6de staatshervorming, en die enkel geldt op het grondgebied van het betrokken gewest.

Aanpassingen betreffen de leeftijd van ruiters (deze term vervangt de term "de bestuurders van rijdieren"): de minimale leeftijd van ruiters die een ruiter begeleiden van 12 jaar is bepaald op 18 jaar in plaats van 21 jaar.

Er is geen minimumleeftijd voorzien voor personen met een beperkte mobiliteit die gebruik maken van een gemotoriseerd

voortbewegingstoestel om zich gemakkelijker te verplaatsen. Het oude verkeersreglement (KB1/12/1975) voorziet een uitzondering op de minimumleeftijd van 16 jaar voor personen met een verminderde mobiliteit die gemotoriseerde voortbewegingstoestellen gebruiken die uitsluitend voor hen zijn bestemd. Voor deze personen geldt dus geen minimumleeftijd, voor zover zij een dergelijk bijzonder voortbewegingstoestel gebruiken.

In het kader van een inclusieve maatschappij (minder stigmatiserend) wordt deze laatste voorwaarde geschrapt. Voor kinderen met een verminderde mobiliteit geldt dus geen minimumleeftijd voor het gebruik van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, ongeacht of die uitsluitend voor hen zijn bestemd. De personen met een verminderde mobiliteit die gemotoriseerde voortbewegingstoestellen gebruiken en waarmee niet sneller dan stapvoets wordt gereden, blijven gelijkgesteld met voetgangers.

De rijhulpsystemen die momenteel op de markt zijn, zoals bijvoorbeeld systemen die ervoor zorgen dat het voertuig automatisch binnen de rijstrook blijft, de nodige afstand ten aanzien van de voorligger bewaart, de snelheid regelt, … hebben een menselijke bestuurder nodig die aandachtig blijft. Het feit dat in de technische voorwaarden voor deze systemen ook steeds wordt vereist dat er manieren worden voorzien om de bestuurder “in the loop” te houden, door bv. de handen op het stuur te hebben, bewijst dit.

Daarnaast wordt er op internationaal niveau (UNECE) gewerkt aan een wettelijk instrument specifiek gericht op het gebruik van geautomatiseerde voertuigen. Het is de bedoeling om op internationaal niveau de regels rond het gebruik (Code van de openbare weg) van die voertuigen zo veel als mogelijk te harmoniseren. Dat zal zorgen voor meer rechtszekerheid voor zowel de fabrikanten als voor de gebruikers van die voertuigen. Net zoals dat het geval is voor “klassieke” voertuigen zullen ook geautomatiseerde voertuigen immers gebruikt worden in het internationaal verkeer.

Het is daarom op dit moment nog te vroeg om in de Code van de openbare weg de mogelijkheid van voertuigen zonder een menselijke chauffeur te voorzien. De technologie evolueert natuurlijk razendsnel. Om de vinger aan de pols te houden werd daarom een interfederale autoriteit voor autonome voertuigen opgericht (beslissing van de vier ministers van Mobiliteit tijdens de Interministeriële Conferentie van 22 april 2024).

- 5 herhaalt het oude artikel 8.4. Het Hof van Cassatie heeft in een arrest van 14 januari 2020 verduidelijkt dat het gebruik van een mobiele apparaat in de hand niet beperkt is tot een welbepaalde handeling, zoals bellen of een sms versturen, maar ook het vasthouden van de telefoon tijdens het rijden omvat. Ook smartwatches zijn mobiele elektronische apparaten met een scherm, en mogen dus niet gebruikt worden behalve wanneer het voertuig stilstaat of geparkeerd is.

Het oude artikel 8.5 (nieuwe § 6) wordt herschreven: de bestuurder mag het voertuig dat hij bestuurt niet verlaten zonder de nodige voorzorgen te hebben genomen om enig ongeval of onrechtmatig gebruik te voorkomen.

De verplichting een inrichting ter voorkoming van diefstal te gebruiken als het voertuig daarvan voorzien is, wordt niet langer specifiek vermeld omdat dit logischerwijze voortvloeit uit de verplichting de nodige voorzorgen te nemen om enig onrechtmatig gebruik te voorkomen. De dieren die hij geleidt of bewaakt worden niet langer vermeld aangezien dit volgt uit de definitie van een “bestuurder” als de persoon die een voertuig bestuurt of trek-, last- en rijdieren of vee geleidt, of bewaakt.

Afdeling 3. – Algemene regels betreffende de plaats op de openbare weg.

Art. 9 – Plaats op de openbare weg.

Artikel 9 dat de regels met betrekking tot de plaats van alle weggebruikers op de openbare weg bundelt, wordt volledig geherstructureerd, per type van weggebruiker: in de eerste plaats de voetgangers, dan de bestuurders in het algemeen en daarna de fietsers en de bromfietsers klasse A, de bestuurders van speedpedelecs en de bromfietsers klasse B, de motorfietsers en tot slot de bestuurders van dieren.

9, § 1. Plaats van de voetgangers.

Alle regels met betrekking tot de plaats van de voetgangers op de openbare weg worden in deze paragraaf opgenomen (oude artikelen 22bis en 42). In de mate dat ze aanwezig, toegankelijk en begaanbaar zijn, worden de delen van de openbare weg in de volgorde voorzien in § 1 gebruikt.

Het 7° punt wijst op een nieuw deel van de openbare weg: het niet verplicht fietspad (zie artikel 9, § 7 hieronder).

Alleen wanneer er geen trottoir is of geen weggedeelte dat verplicht is voor voetgangers (D9, D11, D13, of bij ontstentenis D15), moeten de voetgangers de berm, de zijdelingse strook, de parkeerstrook, het fietspad of het niet verplicht fietspad gebruiken.

Wanneer deze verschillende inrichtingen ontbreken en de voetganger op de rijbaan moet lopen (bijvoorbeeld op een weg op het platteland), luidt de basisregel dat hij aan de linkerkant moet lopen, en zo dicht mogelijk bij de rand. Dit om ervoor te zorgen dat hij een goed zicht heeft op het tegemoetkomend verkeer. Deze regel geldt nu ook voor voetgangers die een voertuig met een breedte van maximum 1 meter aan de hand leiden aangezien zij ook onder de definitie van voetganger vallen.

Maar indien veiligheidsredenen het rechtvaardigen, mag de voetganger aan de rechterkant lopen. Onder veiligheids¬redenen verstaat men een objectieve toestand waarbij de voetganger een groter gevaar loopt als hij aan de linkerkant loopt. We denken bijvoorbeeld aan de plantengroei, of een bocht die het zicht belemmert, of aan de situatie waarbij de af te leggen afstand op de rijbaan kort is enhet gevaarlijker zou zijn om deze twee keer te moeten oversteken dan aan de rechterkant te blijven.

Voetgangers in groep zijn eveneens onderworpen aan deze § 1, behalve voor wat betreft de stoeten, de militaire colonnes en de “georganiseerde” groepen (culturele, sportieve en toeristische manifestaties) die daarenboven de mogelijkheid hebben om de rijbaan te gebruiken wanneer er trottoirs zijn, op voorwaarde dat bepaalde voorwaarden worden nageleefd.

Deze bijzondere gevallen worden verderop geregeld (artikel 38, § 1).

9, § 2. Bestuurders in het algemeen.

Zoals voor de voetgangers geeft deze paragraaf de plaatsen aan die de bestuurders op de openbare weg, in algemene zin, moeten gebruiken (oude 9.2, 9.3.1 en 9.4).

Bestuurders die de rijbaan volgen zijn verplicht zoveel mogelijk rechts te houden. Dit impliceert dat er ook mag afgeweken worden, bijv. omwille van veiligheidsredenen. Zo mag een fietser ook op een zekere afstand van geparkeerde voertuigen rijden (rekening houdende met openzwaaiende deuren), of niet helemaal rechts rijden wanneer de rijbaan daar niet in goede staat is (bijv. gaten in het wegdek). Hoeveel die afstand precies is (1 meter, meer of minder), hangt af van de lokale situatie.

Deze bepaling verwijst niet langer naar de borden F13 en F15 (borden die een rijstrook of –richting voorschrijven). In het hoofdstuk over de verkeerstekens wordt in de legende van de verkeersborden F13 en F15 verduidelijkt hoe men zich moet gedragen.

Het verkeer op rotondes wordt geregeld in artikel 27 over rotondes.

Het verkeer op de pleinen wordt nu duidelijker uitgelegd: de bestuurder is niet verplicht om op pleinen uiterst rechts te rijden. De regel van het rechts kruisen blijft natuurlijk van toepassing.

De bepaling betreffende verkeersgeleiders (oude 9.6.) wordt vereenvoudigd. In het oud artikel 9.6 werd een onderscheid gemaakt tussen een verkeersgeleider, een zuil en een vluchtheuvel. Een verkeersgeleider en een zuil moesten de bestuurders aan de linkerhand laten, en dus rechts voorbijrijden. Een vluchtheuvel mocht ook links voorbijgereden worden wanneer de behoeften van het verkeer het rechtvaardigen. Alleen de term verkeersgeleider wordt nog behouden en zuilen en vluchtheuvels worden daartoe gerekend. Deze moeten door de bestuurders aan de linkerhand worden gelaten. Een verkeersbord kan echter een verplichte richting opleggen.

Binnen de bebouwde kom mogen bestuurders de rijstrook volgen die het best aansluit bij hun bestemming. Er wordt niet langer gespecificeerd dat dit geldt voor rijbanen met eenrichtingsverkeer die in rijstroken zijn verdeeld, noch voor deze met ten minste twee rijstroken in elke richting: het is duidelijk dat de regel niet kan worden toegepast als de bestuurder slechts één rijstrook heeft om op te rijden.

9, § 3. Verkeer in meerdere files.

De inhoud van het oude artikel 9.5 wordt licht gewijzigd: de verwijzing naar de verkeerslichten boven de rijstroken of delen van de openbare weg wordt weggelaten omdat die overbodig is.

9, § 4. Rijden op de pechstrook.

Deze bepaling bevat het oude artikel 9.7. Buiten de gevallen vermeld in § 4 is het dus enkel in geval van overmacht dat een ander voertuig op een pechstrook mag stoppen.

De regels betreffende de reddingstrook (oude artikel 9.8.) worden opgenomen in artikel 13, dat daaraan is gewijd.

9, § 5. Rijden op de spitsstrook.

In het oude artikel 22decies werd het verkeer op spitsstroken geregeld. Dit wordt nu opgenomen in artikel 9. Inhoudelijk verandert er niets, alleen wordt de formulering alsook de verwijzingen naar de betrokken verkeerslichten aangepast.

9, § 6. Plaats van de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A.

Het artikel wordt vereenvoudigd en bepaalt duidelijk de delen van de openbare weg die alleen de fietsers en de bestuurders van bromfietsen klasse A moeten gebruiken.

Het deel van de openbare weg dat met het D9-verkeersbord wordt aangegeven, wordt nu afzonderlijk opgenomen, aangezien het niet meer in de definitie van een fietspad is opgenomen. Ook de zijdelingse strook van de middenrijbaan is hier opgenomen (was vroeger opgenomen in het oude artikel 9.1.2.4°).

Het oude artikel 9.1.2, 1°, eerste lid, vermeldt het fietspad "wanneer dit aanwezig en bruikbaar is": de term "aanwezig" wordt niet

gehandhaafd omdat hij overbodig is.

Echter, de uitdrukking “berijdbaar” is noodzakelijk om de fietsers te beschermen. Zo kan een fietspad onberijdbaar zijn, onder andere bij aanwezigheid van veel bladeren of van sneeuw, of wanneer het wegdek in een vervallen staat is.

Bij gebrek aan een fietspad of een berijdbaar deel van de openbare weg dat voor hen verplicht is, is het belangrijk dat de fietsers kunnen kiezen tussen de rijbaan, de gelijkgrondse bermen of de parkeerstrook. Het is gevaarlijk om ze te verplichten bij voorkeur op de bermen in plaats van op de rijbaan te rijden omdat de fietsers dan het gevaar lopen dat ze voortdurend moeten uitwijken voor geparkeerde voertuigen of andere hindernissen op de berm. De bermen of de parkeerstroken zijn ook niet altijd berijdbaar (aanwezigheid van steenslag, oneffen wegdek, enz.).

De maximumleeftijd voor fietsers om in alle omstandigheden de trottoirs en de verhoogde bermen te mogen volgen, wordt op 11 jaar gebracht (vroeger 10 jaar). Vanaf 12 jaar mogen zij dus niet meer op het trottoir rijden. Het criterium op basis van de diameter van de wielen wordt niet behouden omdat dit moeilijk te controleren valt en weinig pertinent is met het oog op de verkeersveiligheid van jonge fietsers.

De regels met betrekking tot de plaats op de openbare weg van bestuurders van rijwielen op een voorbehouden weg, in een voetgangerszone en in een erf worden in dit artikel samengevoegd en geharmoniseerd. Rijwielen mogen er de ganse breedte van de openbare weg gebruiken.

De regels met betrekking tot de plaats op de openbare weg van bestuurders van rijwielen in een fietszone, een speelstraat en een schoolstraat worden eveneens samengevoegd en geharmoniseerd. Rijwielen mogen er de ganse breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen.

Een nieuwe regel verplicht bestuurders van rijwielen die in tegenrichting in een éénrichtingsstraat rijden in een fietszone, een speelstraat, een schoolstraat, een voetgangerszone, een voorbehouden weg of een erf, zoveel mogelijk rechts moeten houden.

Ter herinnering: drie- en vierwielers met een maximale breedte van 1 meter worden gelijkgesteld met een fiets, waarvan de bestuurder een fietser is. Wanneer de breedte van het rijwiel meer dan 1 meter bedraagt, is de bestuurder van het rijwiel verplicht om dezelfde regels te volgen als een auto en op de rijbaan te rijden. Er zijn wel bijzondere regels voor bestuurders van rijwielen. Zo mogen alle rijwielen rijden op wegen waar enkel het plaatselijk verkeer is toegelaten, in speelstraten, schoolstraten en voetgangerszones en, indien de signalisatie het toelaat, op voorbehouden wegen.

9, § 7. De plaats van fietsers, bestuurders van speedpedelecs en tweewielige bromfietsen klasse A op het niet verplicht fietspad.

Het niet-verplichte fietspad is een nieuw concept. Fietsers, bestuurders van speedpedelecs en bromfietsen klasse A mogen maar moeten er geen gebruik van maken. Het wordt gesignaleerd door het verkeersbord R12. De voorrangsregels die erop van toepassing zijn, zijn voorzien in artikel 11, § 3, 8°. Voetgangers mogen er alleen lopen als de delen van de openbare weg voorzien in artikel 9, § 1, 1° tot 6° niet beschikbaar of begaanbaar zijn.

9, § 8. Plaats van de bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B en speedpedelecs.

Voor meer duidelijkheid, en volgens de logica van dit artikel 9, worden eerst de regels voor speedpedelecs gepresenteerd, gevolgd door die voor bestuurders van bromfietsen klasse B. Omdat speedpedelecs qua gebruik (er moet getrapt worden) en werking meer lijken op fietsen, zijn, voor het grootste gedeelte, dezelfde verkeersregels erop van toepassing.

De regels met betrekking tot de plaats op de openbare weg van bestuurders van speedpedelecs op een voorbehouden weg, in een voetgangerszone en in een erf worden in dit artikel samengevoegd en geharmoniseerd. Speedpedelecs mogen er de ganse breedte van de openbare weg gebruiken.

De regels met betrekking tot de plaats van bestuurders van speedpedelecs in een fietszone, een speelstraat en een schoolstraat worden eveneens samengevoegd en geharmoniseerd. Bestuurders van speedpedelecs mogen er de ganse breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen.

Een nieuwe regel verplicht bestuurders van speedpedelecs die in tegenrichting in een éénrichtingsstraat rijden in een fietszone, een speelstraat, een schoolstraat, een voetgangerszone, een voorbehouden weg of een erf, zoveel mogelijk rechts moeten houden.

Het onderscheid tussen plaatsen waar de snelheid beperkt is tot 50 km/u of minder en plaatsen waar de toegelaten snelheid hoger is dan 50 km/u wordt behouden.

Wanneer de maximumsnelheid 50 km/u of minder bedraagt, mogen bromfietsers van klasse B niet langer het fietspad gebruiken: zij zijn nu verplicht de rijbaan te gebruiken.

Wanneer de maximumsnelheid hoger is dan 50 km/u moeten bestuurders van speedpedelecs en bromfietsers klasse B de rijbaan gebruiken wanneer er geen fietspad, deel van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D9 of zijdelingse strook is.

Zij mogen evenwel het fietspad, het deel van de openbare weg aangeduid door de verkeersborden D9 of de zijdelingse strook verlaten om van richting te veranderen of om in te halen.

9, § 9. Plaats van de bestuurders van motorfietsen op de rijbaan.

Artikel 9.3.2 wordt herschreven voor een beter begrip.

Voor motorfietsers geldt nu zonder discussie dat ze ook in éénrichtingsstraten slechts de helft van de breedte van de rechterzijde van de rijbaan mogen gebruiken. In het oude artikel 9.3.2 mochten motorfietsers de volledige breedte van een éénrichtingsstraat gebruiken, maar omdat in quasi alle éénrichtingsstraten ook fietsers en bestuurders van speedpedelecs in tegenrichting toegelaten zijn, is de helft van de rijbaan meer aangewezen.

De regel dat motorfietsers zich op de volledige breedte van hun rijstrook mogen begeven, wordt uitgebreid tot een rijbaan die niet in rijstroken is verdeeld en indien er een middenberm is.

Het oude artikel 9.3.2, tweede lid, wordt niet behouden omdat het overbodig is. De regels inzake het voorzichtig zijn, het kruisen en het rijden zijn voldoende duidelijk en het spreekt voor zich dat een motorfietser er bij het nemen van een bocht moet voor zorgen dat hij, noch zijn voertuig, op de rijbaan van de tegenliggers komt.

9, § 10. Plaats van de bestuurders van niet ingespannen trekdieren, van last- of rijdieren of van vee.

Deze regel (oud artikel 9.1.3.) blijft bijna identiek.

9, § 11. Plaats van de ruiters.

De regel voor wat betreft de plaats van de ruiters op een voorbehouden weg worden aangepast. Ruiters mogen slechts de ganse breedte van de rijbaan gebruiken voor zover de voorbehouden weg slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen.

Art. 10 – Aangepaste Snelheid.

Artikel 10.1 verwijst naar het nieuwe artikel 7, § 1 en § 2.

Het oude tweede lid van artikel 10.2 wordt niet behouden: de aanduiding dat een motorvoertuig remt, gebeurt immers automatisch door de “stoplichten”. Voor de fietsers is het verplichte armgebaar in de praktijk moeilijk toepasbaar omdat dit de veiligheid van de fietser zelf in het gevaar kan brengen. Toch blijft het bruusk remmen door fietsers als daartoe geen veiligheidsredenen zijn krachtens artikel 10, § 5 verboden.

Gezien de filosofie van artikel 10, maar ook van artikel 7, moet het feit dat de bestuurder van een voertuig dat wordt gebruikt in het kader van de rijopleiding (een rijschoolvoertuig of een voertuig dat wordt aangeduid met de letter "L") bepaalde plotselinge of ongebruikelijke manoeuvres uitvoert (zoals problemen bij het starten of het langzamer rijden dan gemiddeld in bepaalde omstandigheden), slechts in zeer uitzonderlijke omstandigheden worden aangemerkt als onvoorspelbaar gedrag. De bestuurder van een dergelijk voertuig beschikt per definitie nog niet over alle vaardigheden waarover de houder van een rijbewijs beschikt en het doel van het signaleren van dergelijke voertuigen is precies om de aandacht van andere gebruikers hierop te vestigen. Het is dan ook logisch dat andere gebruikers hun gedrag in dat geval aanpassen.

Ook al wordt de formulering van de tekst (oud artikel 10.3) niet aangepast, blijft het belangrijk te benadrukken dat men zijn snelheid matigt en eventueel stopt wanneer men trek-, last- of rijdieren nadert (inhalen of kruisen). Een bestuurder mag er immers niet van uitgaan dat de persoon die deze dieren ment of berijdt altijd in staat zal zijn om ze te bedwingen als ze schrikken wanneer een voertuig te snel voorbijrijdt of te dichtbij komt.

De verplichting dat bestuurders verhoogde inrichtingen dubbel voorzichtig en met matige snelheid moeten naderen wordt opgeheven (oud artikel 22ter, 1°). Dit is immers geregeld in artikel 7, § 1 betreffende de algemene voorzichtigheidsplicht. De gewesten zijn bevoegd voor het bepalen van de snelheidsbeperking die geldt op die verhoogde inrichtingen.

Er wordt nu verduidelijkt dat iedere bestuurder in alle omstandigheden, en rekening houdend met zijn snelheid, tussen zijn voertuig en zijn voorligger een voldoende veiligheidsafstand moet houden. Op openbare wegen waar de maximumsnelheid hoger is dan 50 km/u komt deze afstand overeen met de afstand die het voertuig heeft afgelegd gedurende een periode van ten minste twee seconden. De tweesecondenregel wordt immers in rijscholen aangeleerd en dit principe is ook terug te vinden in handboeken betreffende de rijopleiding. Het staat ook in de Richtlijn 2005/54/EU inzake minimumveiligheidseisen voor tunnels. Voorts voorziet het voorstel van de Europese Commissie tot wijziging van Richtlijn (EU) 2015/413 dat op 1 maart 2023 werd ingediend, in de toevoeging van het niet in acht nemen van veiligheidsafstanden aan de lijst van overtredingen die aanleiding kunnen geven tot de uitwisseling van identificatiegegevens van buitenlandse overtreders, waarmee het belang van de naleving van dit voorschrift voor een betere verkeersveiligheid wordt aangetoond.

De twee seconden is een minimum. Bij nat wegdek, bij neerslag of bij andere specifieke omstandigheden (bv. modder of olie op de weg, beperkt zicht, etc.) wordt aanbevolen om drie seconden als uitgangspunt te nemen. De twee seconde-regel is dus minder strikt

dan de huidige regel die stelt dat bepaalde bestuurders onderling een afstand van 50 meter moeten houden. Wanneer de bestuurders 70 km/u rijden, dan zou de tussenafstand ongeveer 40 meter bedragen. Bij druk verkeer zal de tussenafstand dus variabel zijn, en dus meer realistisch dan het vastleggen van een afstand die altijd moet opgevolgd worden. Als bestuurder is het gemakkelijker om een vertraging van twee seconden tussen uw voertuig en het voertuig vóór u in te schatten (aan de hand van visuele aanwijzingen, markeringen, enz.) dan om een afstand in meters in te schatten.

De tweesecondenregel kan worden toegepast als volgt:

- kies een herkenningspunt langs de weg, bijv. een verlichtingspaal;

- tel twee seconden (“eenentwintig, tweeëntwintig, ...”) vanaf het moment waarop je voorligger de verlichtingspaal voorbijrijdt.

- rij je na twee seconden zelf voorbij de verlichtingspaal, dan rij je op de minimaal veilige afstand. Ben je eerder bij de verlichtingspaal, dan rij je te dicht.

Bij wijze van voorbeeld, ziehier wat een in 2 seconden afgelegde afstand betekent, afhankelijk van de gebruikte snelheid:

- 60km/u: 33 m
- 70km/u: 39 m
- 80km/u: 45 m
- 90km/u: 50 m
- 100km/u: 56 m
- 110km/u: 61 m
- 120km/u: 67 m

Ter herinnering: de stopafstand (reactieafstand + remafstand) van een voertuig op een droge weg bedraagt 44 m bij 70 km/u, 64 m bij 90 km/u en 102 m bij 120 km/u. De veiligheidsafstand van 2 seconden moet dus worden beschouwd als het strikte minimum als men veilig wil rijden.

Art. 11 – Voorrang.

Het opschrift van het oude artikel 12 (“Verplichting voorrang te verlenen”), dat het nieuwe artikel 11 wordt, wordt vervangen door de term “Voorrang”.

Dit artikel herneemt alle voorrangsregels die verspreid waren over verschillende artikelen. Het wordt gestructureerd als volgt: de algemene regel die van toepassing is op alle weggebruikers, dan de voorrangsregels die van toepassing zijn tussen de weggebruikers onderling en tot slot de voorrangsregels die gelden ten aanzien van bepaalde categorieën weggebruikers.

11, § 1 – Algemene regel bij het verlenen van voorrang.

Het voorgeschreven gedrag bij het verlenen van voorrang (oud artikel 12.5) blijft behouden maar wordt nu in het begin van het artikel geplaatst. In het Nederlands wordt “verdergaan” gebruikt in plaats van “rijden” omdat het niet altijd om bestuurders gaat.

De bepaling dat bestuurders die de hoofdweg van een autosnelweg oprijden voorrang moeten verlenen aan de bestuurders die er rijden, wordt toegevoegd. Dit hangt samen met de aanpassing van de definitie van een kruispunt waardoor de plaatsen ter hoogte van de opritten beschouwd worden als kruispunten.

11, § 2 – Voorrang tussen weggebruikers onderling.

In deze paragraaf wordt de voorrang van rechts beschreven en de uitzonderingen daarop opgenomen.

Met het oog op vereenvoudiging en overeenkomstig de filosofie om geen regels te herhalen die uit de verkeerstekens volgen, wordt de volgende regel weggelaten: de bestuurder moet voorrang verlenen aan elke andere bestuurder die rijdt op de openbare weg of de rijbaan die hij oprijdt wanneer hij uit een openbare weg of een rijbaan komt met een verkeersbord B1 (omgekeerde driehoek) of met een verkeersbord B 5 (stop).

Het nieuwe § 2, 2° voert een nieuwe specifieke voorrangsregel in voor de bestuurder die een autosnelweg oprijdt. Deze bestuurder moet voorrang verlenen aan de bestuurders die al op de autosnelweg rijden. Door deze regel moeten de wegbeheerders niet langer het bord B1 plaatsen daar waar de autosnelweg wordt opgereden.

Het oud artikel 12.3.1, eerste lid, laatste deel van de zin, wordt niet langer behouden. Het is immers wat eigenaardig om in de code van de openbare weg te bepalen dat een bestuurder die tegen de toegelaten richting in rijdt of die uit een openbare weg komt waartoe hij geen toegang heeft, en dus een overtreding begaat, geen voorrang heeft. Fietsers en bestuurders van speedpedelecs die in éénrichtingsstraten in tegengestelde richting mogen rijden onder dekking van verkeerstekens kunnen zich vanzelfsprekend blijven beroepen op de voorrang van rechts bij het uitkomen ervan.

11, § 3 – Voorrang van bepaalde categorieën van weggebruikers.

Het is van zeer groot belang eraan te herinneren dat de verplichting om voorrang te verlenen aan een voetganger die oversteekt op

een oversteekplaats voor voetgangers niet geldt voor de bestuurders van spoorvoertuigen, en meer bepaald voor trambestuurders. De voetganger moet een tram dus altijd voorrang geven. Deze verplichting is des te belangrijker omdat de remafstanden van deze voertuigen veel langer zijn dan die van auto's en tweewielers en ze bijgevolg veel minder kunnen anticiperen.

Bij het naderen van een prioritair voertuig moeten de andere weggebruikers de weg vrijmaken en voorrang verlenen. Deze verplichting geldt slechts ten aanzien van prioritaire voertuigen met een prioritaire opdracht, namelijk die tegelijkertijd gebruik maken van de blauwe knipperlichten en van hun sirene. Het louter gebruik van de blauwe zwaailichten verleent geen prioritaire doorgang ten aanzien van de andere weggebruikers.

Ook de andere voorrangsregels worden in deze paragraaf opgenomen, onder andere de voorrangsplicht die geldt ten aanzien van autobussen die binnen de bebouwde kom de halteplaats verlaten, bij het dwarsen van een trottoir of een fietspad, …

In een aantal gevallen mogen weggebruikers een deel van de openbare weg gebruiken dat niet specifiek voor hen is bedoeld zoals bijvoorbeeld fietsers in een voetgangerszone of op een trottoir waarop fietsers ook mogen rijden als het onderbord M45 met het bord D13 wordt gecombineerd. In die gevallen moeten fietsers voorrang verlenen aan de voetgangers. In de gevallen dat voetgangers het fietspad mogen volgen, verlenen zij op hun beurt voorrang aan de fietsers (zie artikel 11, § 3, 7° & 8°).

De term "trolleybus" wordt niet langer gebruikt (het gaat om een autobus).

Art. 12 – Ritsen.

Dit artikel omvat het oude artikel 12bis. Omwille van de verkeersveiligheid wordt nu duidelijk gesteld dat de richtingaanwijzers moeten gebruikt worden of een teken met de arm, indien mogelijk, moet worden gegeven bij het ritsen.

De andere regels betreffende het ritsen blijven ongewijzigd. Voor alle duidelijkheid, ter hoogte van de aansluiting van de oprit op de autosnelweg valt er geen rijstrook weg , maar gaat het om een kruispunt (het betreft twee onderscheiden rijbanen). Bestuurders die op de oprit rijden moeten dan ook steeds voorrang verlenen aan bestuurders die al op de autosnelweg rijden. Ritsen is er dus niet van toepassing. De bestuurder die op de autosnelweg rijdt geeft geen verplichting tot ritsen. Dit wel toepassen, getuigt weliswaar van hoffelijk rijgedrag.

Art. 13 – Reddingstrook.

De inhoud van dit artikel wordt lichtjes gewijzigd (oud artikel 9.8). Er wordt nu verduidelijkt dat enkel een reddingstrook moet gevormd worden op wegen met twee of meer rijstroken en dat motorfietsen gebruik mogen maken van die reddingstrook (zie artikel 17, § 2, 6°, filteren bij files), behalve wanneer een prioritair voertuig met blauwe knipperlichten en speciaal geluidstoestel nadert.

Art. 14 – Manoeuvres.

Dit artikel (oud artikel 13) wordt geherstructureerd. Er wordt een opsomming gegeven van wat onder meer als manoeuvres worden beschouwd.

- 1 voert de verplichting in voor de bestuurder die een manoeuvre wil uitvoeren, om voorrang te verlenen aan de andere weggebruikers, zelfs in gevallen waar die andere weggebruikers krachtens andere artikelen voorrang moeten verlenen.

Meerdere voorbeelden van manoeuvres worden gegeven. Punt 4° betreft het geval waarbij een bestuurder zijn normale plaats in de verkeersstroom verlaat of terug inneemt. Het gaat bijvoorbeeld om het oprijden of verlaten van een parkeerplaats, het uit een aanpalende eigendom komen. Het gaat niet om een manoeuvre als een bestuurder opnieuw vertrekt nadat hij is gestopt om een ongeval te vermijden, of om een andere weggebruiker niet in gevaar te brengen.

Punt 5° wordt toegevoegd: naar aanleiding van een arrest van het Hof van Cassatie geldt er geen ritsverplichting bij het invoegen van de meest rechts gelegen rijstrook in de ernaast gelegen rijstrook (bij vlot en bij vertraagd verkeer) wanneer de rechterrijstrook ophoudt te bestaan. Bij vlot verkeer is er natuurlijk geen sprake van ritsen. Het gaat erom dat bestuurders die omwille van signalisatie van de rechter- naar de linkerrijstrook veranderen daarbij – volgens het Hof van Cassatie – voorrang van doorgang genieten. Zij zouden met andere woorden geen manoeuvre uitvoeren. Dat is waar de nieuwe regel verandering en meer duidelijkheid in brengt.

Hetzelfde geldt voor het invoegen van de rechterrijstrook op de linkerrijstrook als gevolg van rijstrookverminderingspijlen. In beide gevallen stelt het Hof van Cassatie dat de bestuurder niets anders doet dan zo dicht mogelijk bij de rechterrand van de rijbaan te blijven en gaat het niet om een manoeuvre. Aangezien deze zienswijze van het Hof van Cassatie op het terrein voor verwarring zorgt, wordt nu verduidelijkt dat het invoegen in de aangrenzende rijstrook, wanneer de gevolgde rijstrook ophoudt ingevolge verkeerstekens, beschouwd wordt als een manoeuvre.

Om te verduidelijken of de regels die van toepassing zijn deze van de manoeuvres zijn ofwel deze die in andere artikelen zijn bepaald , worden in § 3 de rijbewegingen opgesomd die niet als manoeuvres worden beschouwd, zoals inhalen, kruisen of van richting veranderen.

Het § 3, 2° herneemt het oude artikel 12.4, derde lid, dat bij koninklijk besluit van 14 mei 2002 werd geïntroduceerd. Ook al verleent deze regel niet expliciet voorrang aan de fietser die een fietspad verlaat dat uitkomt op de rijbaan, toch komt het in de meeste gevallen op hetzelfde neer. De bestuurder die op de rijbaan rijdt moet immers ten aanzien van de fietsers die op de rijbaan komt de algemene

voorzichtigheidsregels (artikel 7) alsook de regels met betrekking tot de minimale zijdelingse afstanden (artikel 37) in acht nemen.

Art. 15 – Vrijmaken van kruispunten.

In dit artikel (oud artikel 14) wordt in de Nederlandse tekst het woord “zulks” door het woord “dat” vervangen. De oude artikels 14.1 en 14.2 worden vervangen door twee leden, conform de legistieke regels.

Art. 16 –Kruisen

In dezelfde logica wordt de structuur van dit artikel (oud artikel 15) aangepast; de verwoording van § 4 wordt verbeterd.

Dat de andere weggebruikers niet in gevaar mogen worden gebracht bij het kruisen, wordt niet behouden omdat dit vervat zit in de algemene voorzichtigheidsplicht voorzien in artikel 7 en die op elke verkeersregel van toepassing is.

Wanneer het kruisen omwille van de breedte van de rijbaan niet gemakkelijk kan worden uitgevoerd, mag de bestuurder de gelijkgrondse berm volgen. Voortaan geldt hetzelfde voor de zijdelingse strook en de parkeerstrook, zij mogen net zoals de gelijkgrondse berm worden gevolgd.

Het kruisen op fietspaden blijft uit den boze.

Art. 17 – Inhalen.

Ook dit artikel (oud artikel 16) wordt beter gestructureerd. De verwijzing naar de algemene voorzichtigheidsplicht, voorzien in artikel 7 en die op elke verkeersregel van toepassing is, wordt ook hier weggelaten.

Ter herinnering, “inhalen” wordt niet als manoeuvre beschouwd omdat de regels die daarbij moeten worden gevolgd in dit artikel 17 zijn opgenomen.

- 2 vermeldt de gevallen die niet als inhalen moeten worden beschouwd. De verwijzing naar artikel 18, § 1, 5° (oud artikel 17.2.5°) blijft gehandhaafd. Het is namelijk noodzakelijk het inhalen voor een voetgangers- of fietsoversteekplaats te verbieden, onder meer wanneer binnen de bebouwde kom het verkeer zich overeenkomstig de bepalingen van artikel 9, § 2 (laatste lid), of overeenkomstig artikel 9, § 3, op meerdere rijstroken kan bevinden.
- 2, 3° is ook nieuw: fietsers of bromfietsers worden niet geacht in te halen wanneer zij op een fietspad, op een voor bepaalde categorieën van weggebruikers voorbehouden of verplicht deel van de openbare weg of op de busbaan sneller rijden dan de voertuigen die op een ander deel van de openbare weg rijden. Deze regel geldt ook voor de andere bestuurders die toegelaten zijn op een bepaald deel van de openbare weg dat voor hen voorbehouden is (zoals ruiters, prioritaire voertuigen, taxi’s, …).
- 2 , 4° is ook nieuw en heeft betrekking op voertuigen die samen op de busbaan rijden. Het gaat erom fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen toe te laten stilstaande of traag rijdende voertuigen voorbij te rijden. Net zoals dat ook het geval is voor rijstroken of rijen voertuigen (zie § 2, 5°). Omdat de busbaan geen deel uitmaakt van de rijbaan is deze toevoeging nodig.

Nieuw bij § 2, 5° lid is dat fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen die gebruik maken van de rijbaan, rijen stilstaande of traag rijdende voertuigen mogen voorbijrijden; ook tussen de rijstroken of rijen. Dit is erg handig als het verkeerslicht op rood staat, om bij het "opstelvak" te kunnen aankomen. Dit wordt niet als inhalen beschouwd. Deze mogelijkheid is voorzien in artikel 11.1, c) van het Internationaal Verdrag inzake het Wegverkeer van 8 november 1968.

Deze bepaling laat niet toe dat fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen rijden tussen de rij voertuigen die in dezelfde richting rijden enerzijds en het tegemoetkomend verkeer anderzijds.

In § 2, 6° wordt de maximale snelheid van 50 km/u waarmee motorfietsers tussen twee rijstroken mogen rijden, alsook het maximale snelheidsverschil van 20 km/u met de voertuigen die zich in de file bevinden, behouden voor wat betreft de autosnelwegen. De snelheidsbeperkingen op de andere wegen zijn immers een gewestelijke bevoegdheid. Het is met andere woorden aan de gewesten om dit op hun beurt te regelen voor de wegen waarvoor zij voor wat betreft het snelheidsregime bevoegd zijn.

Volgens dezelfde logica als voor fietsers en bromfietsers, mogen motorfietsers niet rijden tussen de rij voertuigen die in dezelfde richting rijden en het tegemoetkomend verkeer.

In § 5, net als bij het kruisen moet elke inhalende bestuurder zich zo ver als nodig van de in te halen bestuurder verwijderen. Wanneer het inhalen wegens de breedte van de rijbaan niet gemakkelijk kan worden uitgevoerd, mag de bestuurder de gelijkgrondse berm volgen, op voorwaarde dat hij de weggebruikers die er zich op bevinden, niet in gevaar brengt. Nu mag hij ook de parkeerstrook of de zijdelingse strook volgen. Het inhalen op fietspaden blijft uit den boze.

In § 6, 1° wordt omwille van de leesbaarheid de formulering van “op rijbanen met tweerichtingsverkeer, in vier of meer rijstroken verdeeld” vervangen door “op rijbanen met twee of meer rijstroken in de gevolgde rijrichting”.

- 6, 2° heeft enkel betrekking op rijbanen met éénrichtingsverkeer, uitgezonderd deze met beperkt éénrichtingsverkeer. Wanneer bv. fietsers in tegenrichting zijn toegelaten, moet een inhalende bestuurder dus zijn plaats rechts opnieuw innemen wanneer hij dat zonder bezwaar kan doen.

Art. 18 – Inhaalverbod.

De structuur, en op sommige plaatsen ook de formulering van dit artikel (oud artikel 17) wordt met het oog op een betere leesbaarheid aangepast.

In § 1, 4° (oud artikel 17.2, 4° - verbod op "tripleren") was het verbod op het inhalen van een voertuig dat op zijn beurt een ander voertuig inhaalt niet van toepassing op een fiets, een tweewielige bromfiets of een tweewielige motorfiets. Overigens, deze regel werd ingevoegd voordat de regel van ten minste 1 meter tussen afstand tussen een fietser en een voertuig werd ingevoerd. Deze zorgt er de facto voor dat het sowieso quasi onmogelijk is deze afstand te respecteren bij het tripleren. Omdat het inhalen van elk voertuig dat een ander voertuig inhaalt gevaarlijk is, wordt nu duidelijk gesteld dat het inhaalverbod geldt tegenover elke bestuurder (bv. ook fietsers en ander daarmee gelijkgestelde bestuurders). Behalve natuurlijk wanneer de rijbaan drie of meer rijstroken heeft die bestemd zijn voor het verkeer in de gevolgde rijrichting.

De term ‘neerslag’ (§ 1, 7°) moet begrepen worden in zijn gebruikelijke betekenis: een verzameling waterdeeltjes die uit een wolk of een groep van wolken valt en het aardoppervlak bereikt. De waterdeeltjes kunnen zowel vast als vloeibaar zijn en kristalvormig of amorf, meer specifiek regen, hagel, mist, korrelhagel, ijsregen en sneeuw.

In dit artikel wordt de regel opgenomen die het inhalen in fietszones verbiedt, behalve voor fietsers (en bijgevolg ook de daarmee gelijkgestelde bestuurders van rijwielen die maximum 1 meter breed zijn) en bestuurders van speedpedelecs waarvan het gebruik (er moet getrapt worden) en de werking dicht aanleunt bij fietsen.

Het inhaalverbod wanneer de tegenliggers niet van ver genoeg kunnen worden opgemerkt (oud artikel 17.1), wordt niet behouden. Dit wordt immers in artikel 17, § 4, 1°, a) dat de inhaalregels bepaalt al gesteld en is dus overbodig.

De reglementering omtrent uitzonderlijk vervoer is een bevoegdheid van de gewesten. Bijgevolg wordt de bepaling (oud artikel 17.3.) die langere en zwaardere voertuigen verbiedt om buiten de autosnelwegen voertuigen die meer dan 50 km/u rijden in te halen, niet meer opgenomen.

Art. 19 – Richtingsverandering.

Dit artikel wordt geherstructureerd voor een betere leesbaarheid: eerst de algemene regels (artikel 19, § 1), daarna de regels die gelden bij het afslaan naar rechts (§ 2) en tot slot de regels die gelden bij het links afslaan (§ 3).

In dit artikel worden alle verwijzingen naar het in gevaar brengen en naar de voorzichtigheidsplicht weggelaten. Ze staan immers in artikel 7.

Ter herinnering, “van richting veranderen” wordt niet als manoeuvre beschouwd omdat de regels die daarbij moeten worden gevolgd in dit artikel 19 zijn opgenomen. Hierbij moet worden opgemerkt dat het voertuig opstellen aan de linkerkant geen richtingsverandering is, maar wel een manoeuvre.

De term “bestuurder” ten aanzien van dewelke voorrang moet worden verleend bij een richtingsverandering wordt vervangen door de term “weggebruiker” omdat deze algemene regel ook ten aanzien van voetgangers geldt en niet enkel ten aanzien van bestuurders.

- 1 herneemt de oude artikelen 19.1, 19.4 en 19.5. Er is wel een wezenlijk verschil tussen de bepaling voorzien in § 1, 1° en § 1, 2°:

- In het eerste geval gaat het over een bestuurder die van richting wil veranderen die voorrang moet verlenen aan andere weggebruikers die zich op een ander deel van dezelfde openbare weg bevinden die hij wil verlaten, en die rechtdoor gaan. Het gaat bijvoorbeeld over een openbare weg met drie rijbanen, waarbij de bestuurder die in de uiterst rechterrijbaan rijdt en links wil afslaan, voorrang moet verlenen aan de bestuurders die op de middelste rijbaan rijden en rechtdoor rijden. Ander voorbeeld is een bestuurder die linksaf slaat en die voorrang moet verlenen aan de fietsers die op een dubbelrichtingsfietspad rijden;

- In § 1, 2° gaat het over bestuurders die een rijbaan gaan oprijden en daarbij voorrang moeten verlenen aan de voetgangers die die rijbaan oversteken. De voetgangers hebben voorrang ongeacht of er een oversteekplaats aanwezig is of niet. Als de voetganger echter nog niet is begonnen met oversteken, heeft hij geen voorrang.

De bepaling dat het oprijden van een rotonde wordt beschouwd als een richtingsverandering naar rechts waarbij de richtingaanwijzers niet moeten gebruikt worden evenals de bepaling dat het verlaten van een rotonde een richtingsverandering is waarbij de richtingaanwijzers wel gebruikt moeten worden, is niet hernomen in dit artikel. De regels die de bestuurders moeten volgen bij het naderen van een rotonde, op een rotonde en bij het verlaten van de rotonde worden immers opgenomen in artikel 27.

Bij het links afslaan (§ 3) is er ook een probleem met bestuurders die de linkerrichtingaanwijzer gebruiken en naar rechts uitwijken voordat ze links afslaan, in nauwe straten bijvoorbeeld.

Om deze situatie te verduidelijken en te voorkomen dat de bestuurder automatisch in overtreding wordt verklaard omdat hij zich nietzo dicht mogelijk bij de linkerrand heeft gehouden, worden de woorden “voor zover de plaatsgesteldheid het toelaat” toegevoegd. Dat heeft het voordeel dat de interpretatie van de regel een beetje soepeler wordt.

In § 3, 3° betreft het de situatie waarbij verkeer in tegenrichting in een éénrichtingsstraat is toegelaten. In dat geval moet bij het links afslaan bijgevolg ook ruimte worden gelaten aan de voertuigen die in tegenrichting zijn toegelaten (fietsers of bromfietsers).

Afdeling 4. – Regels in verband met het stilstaan en het parkeren.

Art. 20 – Algemene regels betreffende het stilstaan en het parkeren

Zoals hierboven reeds meermaals aangegeven, worden ook hier de stilstaan- en parkeerregels die vroeger over verschillende artikelen verspreid waren, nu in één artikel opgenomen (oude artikel 23).

- § 1 tot 3 bevatten de algemene regels die voor elk stilstaand of geparkeerd voertuig gelden.

De regel betreffende het stilstaan en parkeren in erven (oude artikel 22bis, 4°, b)) wordt hier opgenomen.

- 2, 2° impliceert dat op de rijbaan geparkeerde motorfietsen evenwijdig met de rand van de rijbaan moeten worden opgesteld: het is niet toegelaten ze haaks op de rand van de rijbaan op te stellen. Dat is immers ’s nachts een onzichtbare hindernis wanneer ze niet aan weerszijden door voertuigen ingesloten zijn. Motorfietsen zijn immers niet uitgerust met zijreflectoren. Wanneer zij geparkeerd staan op een berm, is er daarentegen geen bezwaar om hen loodrecht ten opzichte van de rijbaan te parkeren, vermits de berm geen deel van de rijbaan uitmaakt en de motorfietsen dus in principe geen hindernis vormen voor het verkeer van de andere voertuigen.

Het oude artikel 23.2, tweede lid, wordt niet behouden. Deze bepaling had geen praktisch nut. Als er een parkeerstrook gemarkeerd is, komt het er immers op neer dat men zich achter de denkbeeldige rand van de rijbaan bevindt en dat dus de verplichting om zich in de rijrichting (of volgens § 2, 2°) te parkeren voor motorfietsen hoe dan ook niet van toepassing is.

- 3 bepaalt dat, indien er parkeerplaatsen gemarkeerd zijn, het voertuig zo moet worden opgesteld dat de markeringen niet worden overschreden. Deze bepaling neemt niet weg dat meerdere voertuigen, zoals motorfietsen, op dezelfde plaats mogen worden geparkeerd.

Het is niet verboden buiten de parkeervakken (bijvoorbeeld, aan de andere kant van de rijbaan) te parkeren, als die mogelijkheid er is, behalve in parkings en op pleinen. De parkeervakken zijn immers bedoeld om de ruimte te ordenen. Wanneer er gemarkeerde plaatsen zijn en er geen verbod is om elders te parkeren (door markeringen, borden, algemene parkeerregels, ...), zijn de bestuurders niet verplicht om de gemarkeerde plaatsen in te nemen.

In § 4 zijn de parkeerregels die van toepassing zijn op rijwielen, bromfietsen en voortbewegingstoestellen opgenomen. De tekst bepaalt nu dat op dit trottoir of deze berm een begaanbare strook van ten minste 1,50 meter breed moet vrijgelaten worden: dit vervangt op concretere wijze de eis om "het verkeer van andere gebruikers niet te hinderen of onveilig te maken". Bovendien is nu bepaald wat er moet gebeuren als deze afstand van 1,50 meter niet in acht kan worden genomen, of als de rijwielen of bromfietsen meer dan 1 meter breed zijn: dan moeten dezelfde regels als voor auto's worden gevolgd, zoals bepaald in de §§ 1 tot 3.

Het parkeren van voortbewegingstoestellen, fietsen of bromfietsen op de trottoirs kan verboden zijn door middel van een aangepaste signalisatie (E1 bord + onderbord met het symbool van het betrokken voertuig). Het parkeren van deze voertuigen kan ook toegelaten of voorbehouden zijn op de rijbaan, eveneens door een aangepast verkeersbord of markering (zie artikel 77, § 5).

Het laatste lid van § 4 regelt het parkeren van voortbewegingstoestellen die gebruikt worden door personen met een verminderde mobiliteit. In het KB1/12/1975 was dit beperkt tot voortbewegingstoestellen die bestemd zijn voor deze personen. Het gaat erom dat een persoon met een verminderde mobiliteit die gebruik maakt van een voortbewegingstoestel dit ergens moet kunnen achterlaten dicht bij zijn bestemming.

Tot slot in § 5 is duidelijk vastgelegd dat motorfietsen alleen op trottoirs en verhoogde bermen mogen worden geparkeerd als er een begaanbare strook van minimaal 1,50 m wordt overgelaten voor het voetgangersverkeer.

Het parkeren van motorfietsen op de trottoirs kan verboden zijn door middel van een aangepaste signalisatie (E1 bord + M20 onderbord). Het parkeren van motorfietsen kan toegelaten of voorbehouden zijn op de rijbaan, eveneens door een aangepast verkeersbord of markering (zie artikel 77, § 5).

Art. 21 – Stilstaan- en parkeerverbod.

In artikel 21 (oude artikel 24) worden de punten van de opsomming op een meer coherente wijze gepresenteerd: verbod geldig “op de rijbaan en erbuiten”, verbod geldig enkel “op de rijbaan” en “buiten de rijbaan”.

21, 1°: op de rijbaan en erbuiten.

De parkeer- en stilstaan verboden die vroeger in verschillende artikelen waren opgenomen (zoals de autosnelwegen) worden in dit

artikel gegroepeerd.

1. b) Het stilstaanverbod (vroeger enkel parkeerverbod) zal ook gelden op de plaatsen waar de doorgang van spoorvoertuigen belemmerd wordt.
2. d) Er wordt verduidelijkt dat er een stilstaan- en parkeerverbod geldt op minder dan 5 meter vóór en achter (in het oude artikel 24, 2° was dat “op minder dan 5 meter van de plaats …”) de plaats waar de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen verplicht zijn het fietspad te verlaten. Naast het fietspad worden ook de delen van de openbare weg die door de D9 of D11 verkeersborden worden aangegeven en de zijdelingse stroken vermeld.
3. e) Op en naast de rijbaan wordt het parkeerverbod nu uitgebreid naar stilstaan en parkeerverbod op plaatsen waar voetgangers, fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen de rijbaan moeten volgen om langsheen een hindernis te gaan of te rijden. Er wordt verduidelijkt dat het verbod geldt over een afstand van 1,5 meter voor en achter de hindernis.
4. f) “Op minder dan 20 meter voor de verkeerslichten en verkeersborden”: de oude punten 8°, 9° en 10°, die nu worden samengevoegd, maakten een onnodig onderscheid tussen de verkeerslichten op de kruispunten en buiten de kruispunten.
5. g) Verbod in de nabijheid van de kruispunten, op minder dan 5 meter van de verlenging van de dichtst bijgelegen rand van de dwarsrijbaan. Dit verbod kan uitgebreid zijn of het verbod kan verduidelijkt worden door het markeren van een gele doorlopende streep op plaatsen waar het moeilijk is om die 5 meter te bepalen.

Deze regel geldt niet op het kruispunt want dan zouden plaatsen waar parkeren momenteel toegelaten is, rekening houdend met de omvang van het kruispunt, onder het verbod kunnen vallen. Zo is ook het parkeren (en het stilstaan) niet verboden op een T-kruispunt, op de plaatsen waar geen straat uitkomt. Omdat er in dit geval geen sprake is van de dichtst bijgelegen rand van de dwarsrijbaan (er is immers geen dwarsrijbaan).

21. i) Het stilstaan- en parkeerverbod geldt ook op autosnelwegen en autowegen: dit is het oude artikel 21.4, 4°, maar de verwijzing naar de parkeerzones en het verkeersbord E9 wordt geschrapt. Deze bepaling wordt nu opgenomen in het artikel over het stilstaan- en parkeerverbod.
22. j) Op een parkeerplaats voor personen met een handicap wordt het parkeerverbod een stilstaan- en parkeerverbod, om te garanderen dat de plaats beschikbaar is.
23. k) De opsomming is niet limitatief . Men behoudt immers de regel die stilstaan en parkeren verbiedt “op elke plaats waar het duidelijk een gevaar zou kunnen betekenen voor de andere weggebruikers of waar het hun zou kunnen hinderen”.

21, 2°: op de rijbaan.

In 21, 2°, a) is er geen sprake meer van de onderbruggingen.

NB: artikel 73, § 1, 2° bepaalt dat wanneer de werkelijke rand van de rijbaan door de in dit artikel bedoelde gele doorlopende streep wordt gemarkeerd, het stilstaan- en parkeerverbod ook op de rijbaan geldt. Het parkeren kan dus verboden zijn op een rijbaan langsheen een gele onderbroken streep en zowel het stilstaan als het parkeren kan verboden zijn langsheen een gele doorlopende streep.

21, 3°: buiten de rijbaan.

Buiten de rijbaan wordt het verbod uitgebreid tot de busbanen (want zelfs indien voertuigen er stilstaan zorgen ze er voor hinder). Ook andere delen van de openbare weg zijn opgenomen, om deze lijst aan te vullen: de nieuwe niet-verplichte fietspaden, de delen van de openbare weg die worden aangeduid met de borden D9, D11, D13 of D15 en de blindegeleidetegels.

Een nieuwe bepaling verbiedt het stilstaan en parkeren op blindegeleidetegels. De blindegeleidetegels dienen immers om personen met een visuele beperking te geleiden naar bijvoorbeeld een oversteekplaats voor voetgangers. Indien een voertuig (bvb. rijwielen of voortbewegingstoestellen) op deze blindegeleidingstegels zou stilstaan of parkeren, dan bestaat het risico dat de slechtzienden en blinden gedesoriënteerd geraken en in gevaar gebracht worden (zie artikel 21, 3°, f).

Art. 22 – Parkeerverbod.

Evenals in het vorige artikel worden de punten van de opsomming op een meer coherente wijze opgenomen: verbod geldig “op de rijbaan en erbuiten”, verbod geldig enkel “op de rijbaan” en “buiten de rijbaan”. Het betreft het oud artikel 24.

De parkeerverboden die worden uitgebreid tot stilstaan en parkeren zijn hier niet meer opgenomen (zie artikel 21, 1°, b) e) en j)).

22, 1°: op de rijbaan en erbuiten.

1. b) Het parkeerverbod van 15 meter aan weerszijden van een autobus- of tramhalte (de trolleybus, nu verouderd, wordt niet meer behouden) wordt aangevuld met de bepaling dat wanneer er een lokale trottoirverbreding is, het verbod geldt over de hele lengte van die trottoirverbreding.
2. c) In de bepaling betreffende het parkeerverbod voor de inritten van eigendommen wordt, voor een beter begrip, het woord “inschrijvingsteken” vervangen door het woord “kentekenplaat”.
3. f) Het parkeerverbod in erven, dat in het oude artikel 22bis, 4°, a) was opgenomen, is hier opgenomen. Het parkeren kan in een erf toegelaten zijn op plaatsen waar een verkeersbord het toelaat alsook op de plaatsen voorzien in artikel 77, § 5, zijnde wegmarkeringen, een wegdekking in een andere kleur waarop de letter P is aangebracht.

22, 2°: op de rijbaan.

Er is geen wijziging van betekenis. Het parkeerverbod dat geldt in voetgangerszones, dat in het oude artikel 22sexies2 was opgenomen, wordt nu hier vermeld.

NB: het stilstaan en het parkeren kan ook verboden zijn door verkeersborden en markeringen. Zo is het verboden om stil te staan en te parkeren op een verdrijvingsvlak (ook het rijden op deze markering is verboden), langs een gele doorlopende streep aangebracht op de werkelijke rand van de rijbaan en op een dambordmarkering. Op een zigzagmarkering en langs een gele onderbroken streep aangebracht op de werkelijke rand van de rijbaan mag je niet parkeren.

Afdeling 5. – Gedragsregels op specifieke weggedeelten.

Art. 23 – Spoorwegen en overwegen.

De dubbele voorzichtigheid die in dit artikel (oud artikel 20) was voorzien wordt weggelaten in de logica dat artikel 7 sowieso van toepassing is. De structuur en formulering wordt ook aangepast omwille van de leesbaarheid.

Art. 24 – Autosnelwegen.

In dit artikel (oude artikel 11) wordt de snelheidsbeperking van 120 km/u op autosnelwegen opgenomen. Er wordt ook een minimumsnelheid van 70 km/u behouden om de snelheidsverschillen te beperken. Natuurlijk moeten bestuurders hun snelheid steeds aanpassen aan de omstandigheden (werken, files, zichtbaarheid…). De snelheidsbeperkingen op autosnelwegen zijn de enige die voor wat betreft de federale overheid nog overblijven.

Het oude artikel 21.2 wordt opgesplitst om een onderscheid te maken tussen autocars waarvoor de snelheid tot 90 km/u is beperkt en die waarvoor de snelheid tot 100 km/u is beperkt.

Het oude artikel 21.4, 4°, voorzag in een stilstaan- en parkeerverbod, behalve op de parkeerstroken, aangewezen door het verkeersbord E9a. Deze bepaling wordt nu opgenomen in het artikel over het stilstaan- en parkeerverbod (artikel 21, 1°, i)).

De formulering van het oude 21.3 met betrekking tot de plaats van voertuigen met een MTM van meer dan 3,5 ton op autosnelwegen wordt aangepast. In plaats van te verwijzen naar “één van de twee rechts gelegen rijstroken van de rijbaan” wordt er nu gesteld dat deze voertuigen niet op de meest links gelegen rijstrook mogen rijden. Dit vermijdt discussies over het aantal rijstroken dat moet in rekening worden gebracht wanneer er een spitsstrook is en is tevens makkelijker te begrijpen.

Bovendien wordt de verwijzing naar de borden F13 en F15 niet hernomen omdat het een herhaling is van het principe, voorzien in artikel 6, dat borden boven de regels gaan.

Het oude artikel 48bis.1 wordt nu in § 6 van dit artikel opgenomen. Het betreft de verplichting om de autosnelwegen te volgen voor voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren (ontplofbare, radioactieve, of dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking).

De toelatingen die in het oude artikel 21 (21.6, 5°, 21.7. en 21.8) waren opgenomen, vallen onder de verantwoordelijkheid van de gewesten en worden daarom niet langer opgenomen.

Art. 25 – Autowegen.

De structuur van dit artikel (oude artikel 22) wordt aangepast, in dezelfde zin als voor de autosnelwegen.

Art. 26 – Erven.

Het oude artikel 22bis (verkeer in erven en woonerven) wordt artikel 26 en dit wordt beperkt tot erven. De termen “woonerf” of “erf” kunnen zonder onderscheid worden gebruikt omdat ze dezelfde betekenis hebben. Daarom wordt met het oog op vereenvoudiging en uniformiteit alleen de term “erf” behouden.

Het spelen er is toegelaten en bestuurders moeten voorrang verlenen aan de voetgangers en de personen die er spelen. De bestuurders van motorvoertuigen die er rijden, moeten bovendien voorrang verlenen aan de bestuurders van rijwielen en speedpedelecs en er zo nodig voor stoppen. De regel die stelt dat bestuurders voetgangers en personen die er spelen niet in gevaar mogen brengen is een algemene voorzichtigheidsplicht, voorzien in artikel 7, en wordt dus hier geschrapt.

De regels over de plaats van de weggebruikers staan in artikel 9. Deze van het oude artikel 22bis, 4°, a) en b) zijn opgenomen in respectievelijk artikel 22 en artikel 20. Het parkeren is verboden in een erf, maar het parkeren kan toegelaten zijn door een verkeersbord (E9) of witte wegmarkeringen, T-markeringen, hoekmarkeringen of een wegbedekking in een ander kleur waarop de letter P is vermeld, conform artikel 77,§ 5.

Er moet ook worden opgemerkt dat de borden F12a en F12b voortaan zullen worden omgevormd tot verkeersborden met bijzondere voorschriften (R5 en R7).

Art. 27 – Rotondes.

Het gaat om een nieuw artikel dat volledig is gewijd aan het verkeer op rotondes.

Immers, de rotondes vormen een bijzonder soort inrichting. Ze hebben met succes vele kruispunten met of zonder verkeerslichten vervangen en voor een vlottere doorstroming van het verkeer en, in sommige gevallen, voor meer veiligheid gezorgd. Toch veroorzaken ze ook specifieke verkeersproblemen waarvoor duidelijke en aangepaste regels, in de mate van het mogelijke, een oplossing moeten kunnen bieden.

Ze vormen in het bijzonder een bron van onveiligheid voor tweewielers, vooral de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen. De rotondes spelen alleen maar hun rol wanneer alle weggebruikers er op een correcte manier rijden. Zo zal de bijkomende capaciteit van een rotonde met meerdere rijstroken niet het verhoopte resultaat opleveren als de weggebruikers niet de rijstrook kiezen in functie van hun bestemming of als ze gewoonweg hun richtingaanwijzers niet gebruiken voor ze de rotonde verlaten.

De rotondes met twee rijstroken aan de uitrit zorgen ook voor problemen, in de zin dat ze een rijgedrag aanmoedigen (met tweeën naast elkaar) dat ingaat tegen de gebruikelijke regels om van richting te veranderen.

Men moet ook er ook rekening mee houden dat er op een rotonde soms ingewikkelde manoeuvres moeten worden uitgevoerd, wat sommige weggebruikers ertoe kan aanzetten om geen gebruik te maken van de rijstroken die ze in principe volgens hun bestemming zouden moeten kiezen. Denken we bijvoorbeeld aan het probleem van de dode hoek zodra men van rijstrook moet veranderen vanaf de binnenste rijstrook op een rotonde, of aan de noodzaak om te kunnen anticiperen op de manoeuvres en de snelheid van de weggebruikers op de rotonde wanneer men de rotonde wil oprijden of verlaten.

De rotondes worden niet als een kruispunt beschouwd. Anders zouden de algemene voorrangsregels er van toepassing zijn. Omwille van de vlotte doorstroming van het verkeer en de veiligheid is dat niet het geval. De rotondes hebben een specifieke regeling: de nieuwe regels beogen de bestuurders een specifiek rijgedrag op te leggen wanneer ze op een rotonde rijden.

Er werd een onderscheid gemaakt tussen rotondes met verkeerstekens en de andere, grotere en soms ook ingewikkeldere rotondes (bijvoorbeeld de “turborotondes”).

Rotonde zonder rijstroken.

De kleine rotondes vormen geen bijzonder probleem in de mate dat ze maar één rijbaan hebben zonder rijstroken. Voor de grote rotondes ligt dat anders, en zullen de conflictzones tussen de weggebruikers talrijker zijn.

In § 2, voor de rotondes die niet in rijstroken zijn verdeeld, houdt men vast aan het principe waarbij de bestuurder niet zo dicht mogelijk bij de rechterrand van de rijbaan moet rijden. De belangrijkste motivatie daarvoor is dat men wil vermijden dat de bestuurders van tweewielers het slachtoffer worden van de dode hoek van auto’s en vrachtwagens. Daarom neemt deze regel de internationale aanbevelingen over. De bedoeling is hier om hen de grootst mogelijke zichtbaarheid te bieden.

Bij het naderen van een rotonde zonder rijstroken zijn fietsers en bestuurders van bromfietsen niet verplicht om zo dicht mogelijk bij de rechterrand van de rijbaan te rijden.

Op de rotonde mogen zij hun plaats kiezen en zijn zij niet verplicht uiterst rechts te rijden.

Rotonde met twee (of meer) rijstroken.

De klassieke rotonde is een rotonde met twee rijstroken op de op- en uitrit en op de rotonde zelf.

Bij het naderen van een rotonde is het minst gevaarlijke en voor de mobiliteit het beste rijgedrag het volgende: wanneer de bestuurder de eerste uitrit rechts wil nemen, moet hij zich bij het naderen ervan rechts houden.

Omdat het gevaarlijk kan zijn, moet men vermijden dat de bestuurders, die de tweede uitrit willen nemen, uitwijken, terwijl andere bestuurders hun weg vervolgen op de rotonde en rechts houden.

Op de rotonde moet men de algemene verkeersregels toepassen die in andere bepalingen staan (waaronder deze met betrekking tot het veranderen van richting, artikel 19). Bijgevolg moet de bestuurder die van rijstrook wil veranderen voorrang geven aan de bestuurders op die andere rijstrook. Op dezelfde manier moet hij naar de meest rechts gelegen rijstrook uitwijken voor hij rechts afslaat om de rotonde te verlaten.

Wanneer er bij het naderen van een rotonde meer dan één rijstrook is, mag de linkse rijstrook gebruikt worden op voorwaarde dat de rotonde niet wordt verlaten via de eerste afrit.

Op de rotonde mogen bestuurders hun plaats kiezen en zijn zij niet verplicht uiterst rechts te rijden.

Bij afwezigheid van bijzondere inrichtingen wordt aan fietsers en bromfietsers aangeraden om zich op 2/3 van de buitenste rijstrook te begeven.

Artikels 28 tot 31.

Deze vier artikelen zijn op soortgelijke wijze geherstructureerd:

- de categorieën weggebruikers die er toegang toe hebben;

- het feit dat spelen is toegestaan (uitgezonderd schoolstraat) en het verbod voor voetgangers en personen die er spelen het verkeer onnodig te hinderen;

- de voorrangsregels die er van toepassing zijn.

De prioritaire voertuigen worden niet meer vermeld in deze vier artikelen omdat hun toegang voorzien is in artikel 32, § 4.

Art. 28 – Voorbehouden wegen.

De artikelen 22quinquies (verkeer op wegen voorbehouden voor voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speedpedelecs) en 22octies (verkeer op wegen voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speedpedelecs) worden samengevoegd in één artikel met als titel “voorbehouden wegen”. Dit zorgt voor duidelijkheid en neemt de twijfel weg over wie, onder het vroegere dubbele regime, toegang had tot die voorbehouden wegen, wat voor verwarring zorgde bij de weggebruikers.

De voorbehouden weg wordt aangeduid door de verkeersborden R9 en R11 (oude verkeersborden F99 en F101 opgenomen in de categorie van borden met bijzondere voorschriften (artikel 70).

Enkele aanpassingen worden doorgevoerd met betrekking tot de voertuigen die er, naast de categorieën weggebruikers die op het bord R9 zijn vermeld, toegang hebben:

- wanneer het symbool van een fiets is afgebeeld op het verkeersbord R9 hebben niet alleen fietsers toegang, maar ook alle bestuurders van rijwielen zoals gedefinieerd in artikel 2. Het oude artikel 22quinquies voorzag alleen de toegang voor fietsers;

- de bestuurders van vee hebben er nu ook toegang;

- de voertuigen voor het wegruimen van vuilnis hebben er nu toegang zonder doorgangskaart;

- de voertuigen die dienen voor het uitvoeren van een werk op deze weg, alsook de voertuigen die gebruikt worden in het kader van de uitoefening van een medisch beroep of thuisverzorging om zorgen te verlenen aan een persoon die er zich bevindt, worden toegevoegd.

- de bestuurders van gespannen hebben er ook toegang wanneer het symbool van een gespan (nieuw symbool P19 in bijlage 1) op het verkeersbord R9 wordt afgebeeld in plaats van een landbouwtrekker (oude artikel 22octies.1, c)).

- het oude artikel 22quinquies stond de voertuigen van bewoners en hun leveranciers alleen toe om deze voorbehouden wegen te gebruiken als ze een vergunning hadden, terwijl het oude artikel 22octies dat helemaal niet toestond. Dit verbod blijft bestaan, met twee mogelijkheden om ervan af te wijken: ofwel individueel, via de vrije doorganskaart, of indien het nieuwe symbool P34 (bijlage 1) op het verkeersboord R9 wordt afgebeeld.

De houders van een vrije doorgangskaart zijn er ook toegelaten. Vroeger was dit enkel voorzien in artikel 22quinquies, wat in de praktijk soms voor problemen zorgde. Er wordt echter niet meer gespecificeerd wie deze vrije doorgangskaart aflevert, deze modaliteit kan immers worden bepaald in het aanvullende verkeersreglement dat uitvoering geeft aan deze maatregel. De woorden “onder de door hem vastgestelde voorwaarden” worden ook niet meer vermeld.

De plaatsingsvoorwaarden van de vrije doorgangskaart worden expliciet vermeld (aan de binnenkant van de voorruit) zodat andere weggebruikers en de personen die instaan voor de handhaving weten dat het wel degelijk gaat over personen die er mogen rijden.

Het spelen er is toegelaten en bestuurders moeten voorrang verlenen aan de voetgangers en de personen die er spelen. De bestuurders van motorvoertuigen die er rijden, moeten bovendien voorrang verlenen aan de bestuurders van rijwielen en speedpedelecs en er zo nodig voor stoppen.

De verwijzing naar het algemeen voorzichtigheidsprincipe wordt hier ook weggelaten, het wordt immers in artikel 7 voorzien.

Art. 29 – Voetgangerszones.

Het vroegere artikel 22sexies (verkeer in de voetgangerszones) wordt artikel 29. De voetgangerszone wordt aangeduid door de verkeersborden R14 en R15 van de categorie verkeersborden met bijzondere voorschriften.

Er wordt niet langer gespecificeerd dat de toegang tot voetgangerszones is voorbehouden aan voetgangers: dat spreekt voor zich. De voetgangerszone wordt trouwens niet meer gedefinieerd in artikel 2.

De categorieën voertuigen die er toegang hebben, zijn enigszins herwerkt:

Volgens het oude artikel 22sexies hadden fietsers er slechts toegang indien dit op het verkeersbord was aangegeven. Deze vereiste wordt geschrapt, voortaan hebben de fietsers er steeds toegang; De toegang wordt uitgebreid naar alle bestuurders van rijwielen (en niet alleen fietsers), alsook naar bestuurders van speedpedelecs.

Als er veel voetgangers aanwezig zijn, zijn het dus deze verschillende categorieën bestuurders die van hun fiets, rijwiel of speedpedelec moeten afstappen.

De toegang kan hen, algemeen of op bepaalde tijdstippen, verboden worden door middel van verkeersborden.

Een nieuwe categorie wordt toegevoegd: de voertuigen die dienen voor een werk in de voetgangerszone.

Hoewel niet langer vermeld in dit artikel, kunnen taxi's er worden toegelaten door middel van een onderbord. De wegbeheerders kunnen ook andere categorieën van weggebruikers toelaten of bepaalde tijdsvensters voorzien voor het leveren van goederen door middel van onderborden.

De categorieën die er toegelaten zijn mits een vrije doorgangskaart worden niet langer opgesomd. Het is aan de wegbeheerder om dat te bepalen. De bestuurders van voertuigen waarvan de garage binnenin die zones is gelegen en slechts toegankelijk is via die zone, moeten nu een doorgangskaart hebben, alsook de toeristische miniatuurtreinslepen, de slepen bestaande uit een tractor en een huifkar, ingevoegd bij de wet van 6 juni 2023, en de gespannen. Rijwieltaxi's zullen de voetgangerszone zonder toegangskaart mogen gebruiken.

Er is geen verwijzing meer naar het stapvoets rijden: de gewesten kunnen dit indien nodig bepalen. Spelen blijft er toegestaan en parkeren is er verboden, maar er wordt nu bepaald dat voetgangers en personen die spelen het verkeer van andere weggebruikers niet opzettelijk mogen hinderen; er moet immers rekening worden gehouden met het feit dat het over een voetgangerszone gaat, waar bepaalde andere gebruikers worden getolereerd.

Het parkeerverbod in voetgangerszones wordt opgenomen in artikel 22, 2°, g).

Het spelen er is toegelaten en bestuurders moeten voorrang verlenen aan de voetgangers en de personen die er spelen. De bestuurders van motorvoertuigen die er rijden, moeten bovendien voorrang verlenen aan de bestuurders van rijwielen en speedpedelecs en er zo nodig voor stoppen.

Ook hier wordt de verwijzing naar de algemene voorzichtigheidsplicht, “niet in gevaar brengen”, geschrapt.

Art. 30 - Speelstraten.

Het oude artikel 22septies (Verkeer in speelstraten) wordt artikel 30. Tijdelijk en op bepaalde tijdstippen kan een straat worden afgesloten voor het algemeen verkeer en voorbehouden worden voor het spelen De speelstraat wordt nu gesignaleerd door middel van het nieuwe onderbord M63, dat het bord C3 aanvult.

Verschillende nieuwe categorieën gebruikers hebben er nu toegang:

- bestuurders van speedpedelecs;

- de voertuigen voor het wegruimen van vuilnis;

- de voertuigen die dienen voor een werk in de speelstraat;

- de voertuigen die gebruikt worden in het kader van de uitoefening van een medisch beroep of thuisverzorging om zorgen te verlenen aan een persoon die er zich bevindt;

- houders van een vrije doorgangskaart.

De bestuurders moeten voorrang verlenen aan de voetgangers en de personen die er spelen. De bestuurders van motorvoertuigen die er rijden, moeten bovendien voorrang verlenen aan de bestuurders van rijwielen en speedpedelecs en er zo nodig voor stoppen. De regel die stelt dat bestuurders voetgangers en personen die er spelen niet in gevaar mogen brengen is een algemene voorzichtigheidsplicht, voorzien in artikel 7, en wordt dus hier geschrapt.

Art. 31 – Schoolstraten.

Het oude artikel 22undecies (Verkeer in schoolstraten) wordt artikel 31. De schoolstraat wordt nu gesignaleerd door middel van het onderbord M65, dat het bord C3 aanvult.

De voertuigen die gebruikt worden in het kader van de uitoefening van een medisch beroep of thuisverzorging om zorgen te verlenen aan een persoon die er zich bevindt hebben nu toegang.

De term “vergunning” wordt naar analogie met artikel 30 betreffende de speelstraten vervangen door “vrije doorgangskaart”.

De plaatsingsvoorwaarden van de vrije doorgangskaart worden expliciet vermeld (aan de binnenkant van de voorruit) zodat andere weggebruikers en de personen die instaan voor de handhaving weten dat het wel degelijk gaat over personen die er mogen rijden.

Bestuurders moeten voorrang verlenen aan de voetgangers. De bestuurders van motorvoertuigen die er rijden, moeten bovendien voorrang verlenen aan de bestuurders van rijwielen en speedpedelecs en er zo nodig voor stoppen. De regel die stelt dat bestuurders voetgangers niet in gevaar mogen brengen is een algemene voorzichtigheidsplicht, voorzien in artikel 7, en wordt dus hier geschrapt.

Afdeling 6. – Gedragsregels van specifieke weggebruikers en het gedrag hiertegenover.

Art. 32 – Prioritaire voertuigen.

Het oude artikel 37 wordt herschreven en geherstructureerd op een duidelijke manier.

De definitie van een prioritair voertuig wordt opgenomen onder artikel 2.

Tijdens prioritaire opdrachten moeten de blauwe knipperlichten van het prioritair voertuig gebruikt worden. Het speciaal geluidstoestel mag (dit is echter geen verplichting) in dat geval gebruikt worden. Anderzijds moet hij, om door een rood licht te rijden (§ 2) een prioritaire opdracht uitvoeren en dus de blauwe knipperlichten gebruiken, maar is ook het speciaal geluidtoestel verplicht.

De uitzonderingen op de verschillende artikelen die in het oude artikel 59.13 waren opgesomd, worden nu in § 1, 3° opgenomen.

Het onderscheid tussen de categorieën van bestuurders van prioritaire voertuigen die de regels uit de Code van de openbare weg niet moeten naleven (oude artikel 37.5.), en de andere bestuurders van prioritaire voertuigen die maar een beperkte bevoegdheid hadden, wordt afgeschaft. Zo gelden nu dezelfde regels voor alle bestuurders van prioritaire voertuigen die een prioritaire opdracht uitvoeren en gebruik maken van de blauwe zwaailichten (voertuigen die met blauwe lichten mogen worden uitgerust, zijn gespecificeerd in het technisch reglement).

De logica is nu dat de alle prioritaire voertuigen die een prioritaire opdracht uitvoeren de bepalingen van de code van de openbare weg niet moeten naleven (dat betekent natuurlijk niet dat de code van de openbare weg per definitie moet worden genegeerd), met uitzondering van bepaalde regels die toch op hen van toepassing blijven:

- bevelen van de bevoegde personen (artikel 4);

- gebruik elektronische apparaten tijdens rijden (artikel 8, § 5);

- inhaalverbod bij onvoldoende zicht op tegenliggers (artikel 17, § 4, 1°);

- stilstaan- en parkeerverbod op overwegen (artikel 21, 1°, a));

- regeling verkeer op spoorwegen en overwegen (artikel 23);

- verplichtingen voor prioritaire voertuigen (artikel 32);

- gebruik van veiligheidsgordels (artikel 42);

- gebruik van valhelm en veiligheidsuitrustingen (artikel 43).

Ten tijde van de afronding van dit project was een wijziging van de Wegcode (nieuw art. 37.6) in voorbereiding om deze afwijking uit te breiden tot voertuigen die gebruikt worden in het kader van een politionele opdracht van mobiele beveiliging of bescherming van goederen of personen en dit afgezien van het al dan niet dringende karakter van de opdracht. Deze aanpassing zal, indien deze inmiddels is aangenomen, in de huidige code moeten worden opgenomen na de publicatie ervan.

Ze genieten ook van specifieke toelatingen (tot voetgangerszones, wegen voorbehouden voor bepaalde weggebruikers en speel- of schoolstraten) indien de opdracht het rechtvaardigt. Prioritaire voertuigen zijn ook toegelaten tot wegen waarvan de toegang is beperkt tot het plaatselijk verkeer.

Op het moment dat de laatste hand werd gelegd aan dit ontwerp van code van de openbare weg, waren de werkzaamheden voor wat betreft het gebruik het speciaal geluidstoestel nog aan de gang. Het gebruik van het speciaal geluidstoestel kan, vooral in stedelijke gebieden, zorgen voor geluidsoverlast die schadelijk is voor de levenskwaliteit en de gezondheid van de bewoners. Dit wordt nog steeds besproken met de belanghebbenden, met het oog op het voorstellen van toekomstige regels met betrekking tot het gebruik van het speciaal geluidstoestel die de imperatieven van de verkeersveiligheid het beste combineren met gezondheid en levenskwaliteit, in steden en daarbuiten.

Art. 33 – Oversteken voor voetgangers.

Dit artikel herneemt alle regels met betrekking tot het oversteken van voetgangers (oud artikel 42), de regels met betrekking tot de

plaats op de openbare weg (oude 42.1.) worden in het artikel 9, § 1 geplaatst.

Het oude artikel 42.2.1. wordt niet herhaald: de nieuwe definitie van voetganger omvat nu ook personen die een voertuig aan de hand leiden met een breedte van maximum 1 meter.

Aan de algemene regel met betrekking tot het oversteken van de rijbaan (oud artikel 42.4.1) worden het fietspad, de zijdelingse strook en de busbaan toegevoegd (§ 1). Het verbod om stil te staan was voorzien in het oude art. 42.4.1, eerste lid. Dit wordt nu wat geherformuleerd en opgenomen in § 1, 3° als een verbod om bij het oversteken te slenteren of te blijven staan. Natuurlijk impliceert de voorzichtigheidsplicht van art. 7 ook dat een weggebruiker (dus ook een voetganger) geen hinder veroorzaakt voor de andere weggebruikers.

De term “ongeveer” wordt geschrapt omdat die te veel ruimte voor interpretatie gaf over de afstand van 20 meter voorzien in § 1, 1°.

In het 2e punt wordt toegevoegd dat “bij gebrek aan een oversteekplaats voor voetgangers”, het oversteken van de rijbaan haaks moet gebeuren. Er bestaan immers oversteekplaatsen voor voetgangers die niet loodrecht op de as van de rijbaan liggen.

De regel waarbij een tram voorrang heeft op de voetgangers zit al vervat in artikel 11, § 3, 1° (voorrang) dat de voorrang ten aanzien van spoorvoertuigen regelt. Voetgangers hebben maar voorrang op een naderende tram wanneer een verkeerslicht voor voetgangers dat toestaat. Men moet echter altijd voorzichtig zijn, want de remafstand van een tram is veel langer dan die van een auto.

Op de plaatsen waar het verkeer geregeld wordt door verkeerslichten met het voetgangerssilhouet omringd door pijlen (vierkant groen voor voetgangers), mogen nu de voetgangers de rijbaan diagonaal oversteken.

Art. 34 – Gedrag tegenover voetgangers.

Dit artikel neemt een deel van het oude artikel 40 over.

- 1 bepaalt dat de bestuurder een oversteekplaats voor voetgangers of een trottoir niet mag oprijden als het risico bestaat daar geïmmobiliseerd te geraken. Het betreft het doorlopend trottoir: hieruit mag echter niet worden afgeleid dat bestuurders toegelaten zijn om op de trottoirs te rijden. Het gaat hier over “het trottoir dwarsen”, conform artikel 11, § 3, 4°.

De regel in § 2 (oude 40.7.) wordt verruimd en heeft niet langer alleen betrekking op het voetgangersverkeer op de rijbaan. Zelfs al lopen de voetgangers niet op de rijbaan, bijvoorbeeld wanneer ze op een trottoir lopen, toch gaat men ervan uit (§ 2) dat de zijdelingse afstand die de bestuurder ten aanzien van hen moet naleven minstens 1 meter bedraagt, of hij hen nu inhaalt of kruist. Als de bestuurder deze afstand niet kan naleven, moet hij vertragen. Het moet om een belangrijke vertraging gaan, waarbij men ermee rekening houdt dat een voetganger zich kan gedragen op een manier die – al dan niet gerechtvaardigd – de bestuurder kan verrassen.

Buiten de bebouwde kommen, bedraagt die zijdelingse afstand minstens 1, 5 meter.

De bepaling dat bestuurders voetgangers die zich op het trottoir, een berm of een deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, etc. bevinden, niet in gevaar mogen brengen (oude 40.1.), wordt geschrapt. Het gaat immers opnieuw om de algemene voorzichtigheidsplicht die volgt uit artikel 7. Die specifieke bepalingen zijn bijgevolg overbodig geworden.

Hetzelfde geldt voor wat betreft de voorzichtigheid ten aanzien van een hele lijst kwetsbare weggebruikers die werden opgesomd (kinderen, personen met een handicap,…) en voor wat betreft de verplichting om te vertragen (oud artikel 40.2.). Het gaat om opsommingen die het artikel zwaarder maakten en eigenlijk niet anders deden dan het herhalen van de algemene voorzichtigheidsplicht die al in een ander artikel is opgenomen. In de filosofie van artikel10 en artikel 7 gaat het erom dat bv. (brom-)fietsers hun snelheid matigen ter hoogte van haltes (ook al staat er geen bus). Dit om conflicten met wachtende reizigers te vermijden op plekken waar het fietspad en het perron op dezelfde hoogte liggen of waar geen perron, of slechts een smal perron aanwezig is. De voorzichtigheid gaat ook op in omgekeerde richting: de voetganger die op het fietspad staat te wachten op de bus, moet de doorgang vrijmaken wanneer een fietser nadert en het verkeer ervan niet nodeloos belemmeren. Dit illustreert nogmaals dat veiligheid op de openbare weg een positieve wisselwerking veronderstelt tussen de verschillende weggebruikers.

De bepaling 40.4.2 die de bestuurders verplichtte om te vertragen bij het naderen van een oversteekplaats voor voetgangers wordt ook niet behouden, omdat de voorrang van de voetgangers op deze oversteekplaatsen in artikel 11, § 3, 5° duidelijk wordt bepaald. De eventuele verplichting om te vertragen bij het naderen van een oversteekplaats voor voetgangers vloeit voort uit artikel 7, § 2.

Art. 35 – Gedrag van bestuurders van rijwielen of van bromfietsen.

Dit artikel herneemt een deel van het oude artikel 43. Het is enigszins geherstructureerd en uitgebreid tot alle bestuurders van rijwielen, niet alleen fietsers.

Buiten de bebouwde kom en wanneer ze zijn toegelaten op de busbaan, mogen de fietsers en de bestuurders van speedpedelecs, waarvan het gebruik (er moet getrapt worden) en de werking dicht aanleunt bij fietsen, met twee naast elkaar rijden behalve bij het naderen van een achter- opkomend voertuig.

- 2, tweede lid, heeft specifiek betrekking op het verkeer van fietsen en speedpedelecs op busbanen. Bestuurders op de rijbaan moeten zoveel mogelijk rechts houden, terwijl dit op een busbaan niet het geval is omdat deze geen deel uitmaakt van de

rijbaan. Daarom wordt er gespecifieerd dat fietsers en bestuurders van speedpedelecs, waarvan het gebruik (er moet getrapt worden) en de werking dicht aanleunt bij fietsen, op die busbanen zoveel mogelijk rechts moeten houden bij een achteropkomend voertuig.

De bepaling dat fietsers achter elkaar moeten rijden wanneer een aanhangwagen aan een fiets gekoppeld is, wordt opgeheven (oud artikel 43.2, derde lid). Het is immers niet logisch dat bv. bakfietsen, die ook langer zijn dan een gewone fiets, wel naast elkaar zouden mogen rijden terwijl dat voor fietsen met een aanhangwagen niet het geval is.

Indien bestuurders van bromfietsen klasse A of B toegelaten zijn op de busbanen moeten zij altijd achter elkaar en zoveel mogelijk rechts rijden. Deze precisering is noodzakelijk om te vermijden dat ze achter elkaar zouden rijden in het midden van de busbaan.

Ten slotte bepaalt een nieuwe § 5 dat op plaatsen waar het verkeer geregeld wordt door verkeerslichten met het silhouet van een fiets omgegeven door pijlen, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen de rijbaan diagonaal mogen oversteken. Een gelijkaardige bepaling wordt in artikel 33, § 3 voor voetgangers voorzien.

Art. 36 – Gespannen – dieren.

Dit artikel bevat nu zowel de bepalingen met betrekking tot de gespannen als met betrekking tot dieren. Het betreft hier een bundeling van de oude artikelen 53 en 55.

Het taalgebruik wordt wat aangepast en vereenvoudigd. Zo wordt “nevens” vervangen door “naast”, “het leidsel of tuig moet zodanig ingericht zijn” wordt “het leidsel of tuig moet de menner in staat stellen”.

De bepaling uit het oude artikel 8.5 over het niet verlaten van de dieren zonder de nodige voorzorgen te hebben genomen, wordt hier opgenomen. Zo worden alle bepalingen met betrekking tot dieren in dit artikel gegroepeerd.

Vanuit het principe dat een ruiter meer plaats inneemt dan een fietser, wordt er beslist dat ruiters nu maar met twee naast elkaar mogen rijden wanneer fietsers dat ook mogen, dat wil zeggen binnen de bebouwde kom behalve indien het kruisen niet mogelijk is en buiten de bebouwde kom, voor zover er geen achteropkomend voertuig nadert (§ 6).

Art. 37 – Gedrag tegenover de fietsers, bestuurders van tweewielige bromfietsen en ruiters.

Dit artikel neemt het oude artikel 40ter over. Het is uitgebreid tot ruiters.

Zoals tegenover voetgangers bedraagt de na te leven zijdelingse afstand met een fietser, een bestuurder van een tweewielige bromfiets en nu ook een ruiter, 1 meter. Dit geldt ook bij het kruisen, bijvoorbeeld in een straat met beperkt eenrichtingsverkeer.

Buiten de bebouwde kommen, bedraagt die zijdelingse afstand minstens 1,5 meter.

Als de bestuurder deze afstanden niet kan naleven, moet hij zodanig vertragen dat hij de (brom-)fietser of de ruiter niet in gevaar brengt. In welke mate vertraagd moet worden zal afhangen van de plaatselijke omstandigheden rekening houdend met de infrastructuur en de aanwezigheid van andere weggebruikers, het type weggebruiker (kind op een fiets, een ruiter – waarbij in het achterhoofd moet gehouden worden dat dieren onverwacht kunnen reageren, …), etc. Soms zal de bestuurder – rekening houdende met de voorzichtigheidsplicht en de plaatselijke omstandigheden– moeten stoppen (bijv. om het veilig kruisen mogelijk te maken) of het inhalen moeten uitstellen tot het veilig kan.

Het hinderen of in gevaar brengen wordt, volgens de gehanteerde logica, ook hier niet langer vermeld. Het gaat immers om het algemeen voorzichtigheidsprincipe (artikel 7).

Art. 38 – Gedrag van weggebruikers in georganiseerde groepen.

Dit artikel bundelt alle regels met betrekking tot het gedrag van weggebruikers in groep (groepen voetgangers, fietsers, ruiters, bromfietsers), en van legerkonvooien.

Het oude artikel 43ter (Motorfietsers in groep) wordt niet behouden. De regels met betrekking tot signaalgevers en hun taken ten aanzien van groepen (opgenomen in artikel 5) en die met betrekking tot de plaats van motorfietsers op de openbare weg (artikel 9, § 9) maken dit artikel overbodig. Motorfietsers mogen gebruik maken van de hele breedte van de rijstrook. De veiligheidsafstand naleven is een algemene voorzichtigheidsregel.

- 1. Groepen voetgangers.

Onder groep moet men meerdere voetgangers verstaan die klaarblijkelijk in overleg en georganiseerd dezelfde richting volgen. De aanwezigheid van een gids of begeleider speelt geen rol.

Door het voorbeeld van culturele, sportieve en toeristische manifestaties aan te halen, wordt duidelijk gemaakt dat men het heeft over voetgangersgroepen van een zekere omvang. Drie of vier voetgangers die zich samen verplaatsen, kunnen dus geen aanspraak maken op deze regel om op de rijbaan te lopen indien er een trottoir of een ander deel van de openbare weg voor hen is voorbehouden. Een groep wordt gekenmerkt door een gemeenschappelijk georganiseerde activiteit van culturele, sportieve, religieuze, schoolse,… aard, en die zich onderscheidt van een gewone verplaatsing op de openbare weg, zodat bijvoorbeeld een

groep voetgangers bij het verlaten van kantoorgebouwen niet wordt bedoeld. Schoolrijen en scoutspatrouilles kunnen bijvoorbeeld georganiseerde verplaatsingen vormen.

De situatie dient onmiddellijk identificeerbaar te zijn door de bestuurder, die dus een dergelijke groep voetgangers niet mag doorbreken (zie artikel 39).

Elke groep kan overigens altijd de gewone, in artikel 9, § 1, bepaalde regels van de voetgangers volgen en de trottoirs volgen.

- 2. Grootte van de groepen en signaalgevers.
- 2 vervangt het oud artikel 43bis (Fietsers in groep). Om veiligheidsredenen zijn voortaan grote groepen fietsers beperkt tot 100 deelnemers, in plaats van 150. Deze beperking geldt nu ook voor groepen bromfietsers en motorfietsers.

Wanneer er meer dan 100 deelnemers zijn, moeten deze weggebruikers zich verdelen in groepen van maximum 100 deelnemers.

Het onderscheid tussen groepen van meer dan 50 deelnemers en van 50 of minder dan 50 deelnemers geldt nu voor elke groep fietsers, bromfietsers of motorfietsers: 2 signaalgevers zijn verplicht voor groepen van 50 of meer, en de mogelijkheid van ten minste één signaalgever voor groepen van 10 tot 50 deelnemers.

- 3. Begeleidende auto voor groepen fietsers.

Het verkeersbord op de begeleidende auto, dat was voorzien in het ministerieel besluit van 1 december 1975 tot vaststelling van de kenmerken van bepaalde schijven, bebakeningen en platen die voorgeschreven zijn door het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, is voortaan opgenomen in artikel 79 (bord V5).

- 4. Plaats van groepen fietsers en bromfietsers op de openbare weg.

De fietsers en de bromfietsers die in een groep van ten minste 10 deelnemers (in plaats van 15 zoals vroeger voorzien voor fietsers) rijden, zijn niet verplicht de fietspaden te volgen en zij mogen bestendig met twee naast elkaar op de rijbaan rijden op voorwaarde dat zij gegroepeerd blijven.

De bepalingen betreffende de plaats op de rijbaan van grote groepen en kleine groepen fietsers worden samengevoegd en gelden voor elke groep van 10 fietsers of meer.

Als de openbare weg geen rijbaan omvat, dan zijn ze niet verplicht om zo veel mogelijk rechts te rijden en mogen ze bijgevolg met meerdere naast elkaar rijden.

- 5. Groepen ruiters.

Omwille van de terminologische eenvormigheid en in overeenstemming met artikel 5, wordt het woord “groepsleiders” vervangen door “signaalgevers”.

- 6. Legerconvooien.

Deze § 6 herneemt een deel van het oude artikel 18.4.

Art. 39 – Gedrag tegenover georganiseerde groepen weggebruikers.

De regels met betrekking tot het gedrag tegenover groepen die opgenomen waren in de oude artikelen 40bis (groepen kinderen, scholieren, personen met een handicap en bejaarden) en 41 (militaire kolonnes, stoeten, groepen voetgangers, processies, culturele, sportieve en toeristische evenementen, wielerwedstrijden, niet gemotoriseerde sportwedstrijden of -competities, groepen fietsers, groepen motorfietsers, groepen ruiters en werfopzichters op de openbare weg) worden allemaal gebundeld in dit artikel.

De bepalingen van het oude artikel 40quater wordt opgenomen in § 2.

Art. 40 – Slepen.

Dit artikel (oud artikel 49) wordt geherstructureerd en voorziet in de uitzonderingen op de regel dat een voertuig slechts één enkel voertuig mag trekken. Het regelt het gebruik van de hulp- of noodkoppeling die dienen voor het slepen van een defect voertuig en bepaalt de voorschriften met betrekking tot het signaleren van deze koppeling.

Dat een takelwagen “een geleed voertuig” mag trekken wordt vervangen door “een trekkend voertuig met oplegger” (§ 1). Deze termen worden gedefinieerd in artikel 2 en zijn ook duidelijker.

In § 2 worden de punten 6° en 7° aan de lijst toegevoegd. Het punt 6° herneemt het vroegere artikel 56bis en het punt 7° komt overeen met het vroegere artikel 59.15.

- 2, 2° wordt geherformuleerd en vereenvoudigd: de woorden “garage” en “station” worden geschrapt om het aantal verplaatsingen te beperken (van de standplaats naar de werf).

De bepaling “voor zover zij tegen niet meer dan 25 km/u rijden” wordt weggelaten omdat dit een regionale bevoegdheid is. Ook de verwijzing naar langere en zwaardere slepen alsook naar slepen die gebruikt worden voor toezicht, controle en onderhoud van de weg wordt om deze reden weggelaten.

De woorden “wanneer hij (= takelwagen) beantwoordt aan de bijzondere voorwaarden daartoe bepaald in het Technisch Reglement van de auto’s” die werden vermeld in het oude artikel 49.1 worden geschrapt, want dat spreekt voor zich: een voertuig dat niet in overeenstemming is met het Technisch reglement, mag niet rondrijden. Deze opmerking geldt voor andere artikelen, telkens wanneer naar het Technisch Reglement wordt verwezen.

Hoofdstuk 4. – Zitplaatsen en veiligheidsuitrusting.

Art. 41 – Zitplaatsen.

Het gaat om het oude artikel 44 (Bestuurders en passagiers van voertuigen) dat licht geherstructureerd is.

De verplichting aan de passagiers mee te delen dat ze de gordel moeten dragen, wordt in artikel 42 opgenomen. Hetzelfde geldt voor de bepaling dat de plaatsen met een gordel of een kinderzitje bij voorrang moeten worden ingenomen.

De "amazonezit" is ook verboden op voortbewegingstoestellen en op rijwielen (niet alleen fietsen).

De voertuigen die personen op de uitwendige carrosserie mogen vervoeren, worden in § 2, lid 4 opgesomd (oude artikelen 59.15 en 59.18).

Het laatste lid bevat de uitzonderingen op het verbod om personen in een aanhangwagen te vervoeren: het vroegere artikel 44.4, lid 2, stond dit toe voor rijwielen en gemotoriseerde rijwielen. Gemotoriseerde rijwielen worden niet meer genoemd omdat zij onder de definitie van rijwielen vallen. Dieren, landbouwvoertuigen en toeristische miniatuurtreinslepen worden toegevoegd. In dit geval moet de aanhangwagen voorzien zijn van zitplaatsen die voldoende bescherming bieden voor handen, voeten en rug.

De bepaling dat een rijwiel maar één aanhangwagen mag trekken (oude 44.4, laatste lid) wordt nu opgenomen in artikel 40 (slepen).

Art. 42 – Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbeveiligingssystemen.

Het oude artikel 35 was ingewikkeld voor de weggebruikers en niet altijd coherent en logisch opgebouwd. Daarom wordt het voor de duidelijkheid en in functie van de voertuigtypes herschreven, zodat de weggebruikers gemakkelijk kunnen terugvinden welke regel op hun situatie van toepassing is.

Daarbij wordt rekening gehouden met de Europese richtlijn (91/671/EEG) die het wettelijk kader daarover vastlegt.

- 2, lid 1 neemt het oude artikel 44.1, 4de lid, over.

Ter herinnering (§ 5, lid 2): wanneer er drie kinderen zijn, en er slechts plaats is voor twee geschikte kinderbeveiligingssystemen, dan hebben ouders de keuze: ofwel neemt een van de ouders achterin tussen de twee kinderzitjes plaats, terwijl het derde kind voorin in een geschikt kinderbeveiligingssysteem plaatsneemt of met de veiligheidsgordel wordt vastgeklikt (indien toegelaten volgens het huidige reglement); ofwel zitten de drie kinderen achterin, waarbij een kind van drie jaar of ouder de gordel draagt en de andere twee in een geschikt kinderbeveiligingssysteem worden vervoerd. Er mag slechts één veiligheidsgordel per persoon worden gebruikt, een ouder en een kind mogen niet dezelfde veiligheidsgordel gebruiken.

Ander bijzonder geval: wanneer het voertuig helemaal niet met veiligheidsgordels is uitgerust, wat het geval is bij zeer oude modellen, mogen geen kinderen jonger dan drie jaar worden vervoerd. Dit is immers uitdrukkelijk verboden door de Europese richtlijn.

Passagiers vervoeren achterin bedrijfsvoertuigen is eveneens verboden. Dat volgt uit het Technisch Reglement van de auto’s, dat naargelang de voertuigcategorie bepaalt of een voertuig bestemd is voor personen- of goederenvervoer. Personen vervoeren in de ruimte bestemd voor het vervoer van goederen is dus niet toegelaten.

De Code van de openbare weg voorziet voortaan een verplichting in hoofde van tezelfdertijd de bestuurder als de passagier. Indien een passagier geen gordel draagt, overtreedt hij bijvoorbeeld de bepaling van § 4. Tezelfdertijd is de bestuurder, die een passagier vervoert die de gordel niet draagt terwijl hij het wel moest, in overtreding met het § 3. Deze “hoofdelijke” verplichting biedt het voordeel dat de bestuurder automatisch persoonlijk aansprakelijk is, indien hij kinderen vervoert die geen gordel dragen. De passagier zal eveneens kunnen worden gestraft als hij de gordel vergeet te dragen, met als enige uitzondering de kinderen van minder dan 16 jaar die niet strafrechtelijk vervolgd kunnen worden.

Gezien de specifieke omstandigheden van dit type vervoer (aantal passagiers en hun verdeling in het voertuig ten opzichte van de bestuurder), is het voor de bestuurder van een autocar (en andere voertuigen bestemd voor het vervoer van passagiers met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend) materieel onmogelijk om zich er te allen tijde van te vergewissen dat de passagiers die hij vervoert veiligheidsgordels dragen. Om deze reden moet het voldoen aan de informatieverplichting van § 12 worden opgevat als het voldoen aan de eis van § 3, tweede lid.

Het begrip “occasioneel vervoer” (§ 5) gaat om een heel nuttige, zij het moeilijk te controleren uitzondering. Het betekent in elk geval

dat de bestuurder moet aantonen dat de situatie zich slechts bij gelegenheid voordoet. Het gaat bijvoorbeeld om een grootvader of iemand anders die bij uitzondering voor de ouders inspringt omdat zij verhinderd zijn. Dit is niet het geval wanneer dit regelmatig gebeurt, bijvoorbeeld elke woensdag of om een kind na school ergens heen te brengen. Als iemand zich over een grote afstand op de weg begeeft, is hij hoe dan ook in overtreding. Omwille van die reden, en hoewel moeilijk te controleren, wordt het begrip “korte afstand” behouden.

Het vervoer van kinderen onder de drie jaar op bromfietsen en motorfietsen blijft verboden.

Kinderen tussen 3 en 8 jaar mogen slechts worden vervoerd op bromfietsen en op motorfietsen met een maximale cilinderinhoud van 125 cm³ en op voorwaarde dat ze in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem zitten.

Pas vanaf 8 jaar mogen kinderen ook op motorfietsen met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³ worden vervoerd. Vanaf die leeftijd moeten ze niet meer in een kinderbeveiligingssysteem plaatsnemen. Ze moeten echter voldoende groot zijn zodat ze hun voeten op de voetsteunen kunnen plaatsen, overeenkomstig artikel 41, § 1, lid 3.

De Europese richtlijn 2003/20/EG die in Belgisch recht werd omgezet, betreft beveiligingssystemen voor kinderen die moeten worden gehomologeerd, maar is enkel van toepassing op beveiligingssystemen die bedoeld zijn om in personenauto’s en andere auto’s te worden geplaatst.

Er is dus geen enkel type van nationale of Europese homologatie dat van toepassing is op kinderzitjes voor motorfietsen, en op de markt worden momenteel verschillende types van zitjes aangeboden, maar niet alle modellen zijn geschikt voor alle leeftijden.

Als momenteel geen enkele specifieke norm voor deze soort beveiligingssystemen bestaat, gelden de algemene kwaliteitsnormen, zoals het Boek IX van het Wetboek van economisch recht. Zo zijn de producenten gehouden om enkel veilige producten en diensten op de markt te brengen; dit wil zeggen producten die de “veiligheid die de gebruikers redelijkerwijze mogen verwachten” aanbieden.

Dat maakt opnieuw duidelijk dat een fabrikant van kinderzitjes enkel producten op de markt kan brengen die beschikken bijvoorbeeld over een veiligheidsgordel die voldoende weerstand biedt (en die niet door het jonge kind zelf kan worden geopend), over voetsteunen die voorkomen dat het kind met de voeten komt vast te zitten tussen de spaken of een gevaarlijk onderdeel van het voertuig aanraakt (knalpot), over een rugleuning die het kind op de juiste wijze ondersteunt bij een val van het voertuig of bij een versnelling, of nog over een betrouwbaar vasthechtingssysteem aan het voertuig.

In het oude artikel 44.4 werd niet geregeld welke soort “zitje” werd beoogd om kinderen op de fiets te vervoeren. Voortaan wordt in § 11 voorzien dat kinderen van minder dan 3 jaar die per fiets worden vervoerd, anders dan in een aanhangwagentje of in een “fietskar”, moeten worden vervoerd in een zitje dat een minimum aan bescherming biedt, met een gordel, voetsteunen en een rugleuning.

Voor kinderen van minder dan drie jaar voorziet de nieuwe reglementering eveneens dat zij tegen de rugleuning aan moeten kunnen blijven zitten zonder de hulp van een gordel. Dat veronderstelt dat heel jonge kinderen (minder dan een jaar) niet kunnen vervoerd worden in een zitje waarin zij zich niet in de juiste houding kunnen houden, bijvoorbeeld in een zitje met rechte rugleuning. Het kind kan daarentegen worden vervoerd in een zitje waarvan de rugleuning en de zitting schuin gezet zijn, van een type gelijkaardig aan kinderzitjes “tegen de rijrichting in” die in auto’s worden gebruikt.

Het Boek IX van het Wetboek van economisch recht is hier ook van toepassing.

De bepaling van de technische specificaties vereist de toepassing van artikel 5 van richtlijn 2015/1535/EU betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij.

Vrijstellingen van de gordelplicht (§ 13).

Aangezien de meeste nieuwe gordelmodellen indien nodig kunnen worden afgerold, wordt de vrijstelling bij achteruitrijden niet behouden.

In § 13, 2°, wordt onder “onmiddellijke omgeving” een afstand van maximaal enkele tientallen meters verstaan.

De passagiers van prioritaire voertuigen zijn naast de hierboven vermelde uitzondering, tevens vrijgesteld van de draagplicht van de gordel indien ze een persoon die wordt vervoerd, verzorgen. Deze toevoeging is nodig opdat dokters en verplegers in ziekenwagens, gewonde personen zouden kunnen verzorgen, ook indien deze geen bedreiging vormen.

De regel die vroeger bestond onder artikel 35.2.1, 5° houdende de leveranciers wordt opnieuw ingevoerd onder § 13, 4°. Deze wijziging die op 1 september 2006 van kracht is geworden en die uitsluitend de beambten van de Post betrof, werd als discriminatoir beoordeeld ten aanzien van andere beroepen die zich objectief gezien in een gelijkaardige situatie bevinden.

De voorwaarden die aan deze vrijstelling gekoppeld zijn, zijn duidelijker gedefinieerd en betreffen geenszins de goederenleveranciers in de ruime zin. Het moet daarom gaan om leveringen die plaatsvinden in de bebouwde kom, en waarbij de verschillende leveradressen maximaal 500 meters uit elkaar liggen, waardoor het niet nodig is om de snelheid van 30 km/u te overschrijden. Deze vrijstelling is dus bedoeld voor de private of overheidsdiensten die een universele postdienstverlening verzekeren, voor de krantenbedelers (alle brievenbussen) alsook voor de verdelers die veel leveradressen hebben binnen een beperkt gebied.

Art. 43 – Gebruik van de valhelm en beschermende kleding.

Het oude 36 wordt in die zin vervolledigd dat er wordt bepaald dat de valhelm moet worden gedragen op een wijze die de beschermende werking ervan niet negatief beïnvloedt. Te veel mensen dragen de valhelm immers zonder die juist te sluiten.

De bepaling met betrekking tot de homologatie van helmen gedragen door bestuurders en passagiers die in België wonen (oud artikel 36, vierde lid), wordt niet langer behouden. Deze bepaling is niet alleen verwarrend maar ook overbodig aangezien helmen sowieso moeten worden goedgekeurd.

Het artikel wordt ook anders gepresenteerd, als een opsomming naargelang de voertuigtypes.

Bestuurders van landbouwvoertuigen met een lege massa in rijklare toestand van minder dan 400 kg, of 550 kg bij goederenvervoer (zonder passagiersruimte), moeten een valhelm dragen: bestuurders van sommige quads, die tot nu toe aan de regel ontsnapten, vallen zo onder deze bepaling.

Op motorfietsen, driewielers en vierwielers met motor en met een passagiersruimte moet de valhelm worden gedragen behalve wanneer de veiligheidsgordel wordt gedragen. Indien een persoon vrijgesteld is van de gordeldracht, moet die toch de valhelm dragen.

Hoofdstuk 5. – Gebruik van de lichten, geluidstoestellen en andere systemen.

Art. 44 – Gebruik van de lichten: voertuigen en weggebruikers die de openbare weg volgen.

De structuur van dit artikel (oude artikelen 30 en 30bis) wordt aangepast. In de eerste plaats komen de algemene regels aan bod (§§ 1 en 2). Paragraaf 3 bevat vervolgens de specifieke regels die van toepassing zijn op specifieke weggebruikers en voertuigen. De laatste bepalingen van artikel 44 hebben betrekking op het gebruik van de mistlichten (§ 4) en enkele specifieke bepalingen (§ 5) betreffende de bromfietsen en motorfietsen, de brede voertuigen en de legerkonvooien. Op die manier kan elke weggebruiker snel terugvinden welke regels er op zijn situatie van toepassing zijn.

- 3, 1°: inhoudelijk wijzigt er niets, met uitzondering van het feit dat groepen voetgangers die links stappen nu ook gewoon vooraan een wit licht en achteraan een rood licht moeten gebruiken, dat is conform het Verdrag van Wenen en is ook logischer dan de verplichting voor het gebruiken van het rode licht vooraan (oude artikel 42.3, laatste lid), wat in de praktijk toch niet gebeurt en daarenboven misleidend kan zijn voor de bestuurders van tegemoetkomende voertuigen (omdat die denken dat ze een voertuig dat in dezelfde richting rijdt, naderen terwijl het gaat om een groep voetgangers in de tegenovergestelde rijrichting).

Het artikel heeft betrekking op georganiseerde groepen van voetgangers, zoals bv. een jeugdbeweging die op uitstap is, een georganiseerde groepswandeling, etc. Een familie of een groep vrienden die samen een wandeling doet, wordt niet als georganiseerde groep beschouwd. Ook in dat geval is het aangewezen dezelfde signalisatiemiddelen te gebruiken.

Er wordt ook toegevoegd dat de lichten de tegemoetkomende weggebruikers niet mogen verblinden (§ 2), dus ook de lichten die gebruikt worden door fietsers en voetgangers.

De termen “flanken van deze formaties” worden vervangen door “flanken van deze groepen”.

Er wordt een lid toegevoegd waardoor men de witte, gele of rode lichten mag vervangen door retro-reflecterende vestjes gedragen door iedereen van de groep. Deze vesten moeten zichtbaar gedragen worden.

Het artikel over de “voortbewegingstoestellen” (oude artikel 30.3.6°) wordt niet behouden: bestuurders van voortbewegingstoestellen moeten de lichten gebruiken die zijn voorgeschreven voor de categorie gebruikers waarmee zij worden gelijkgesteld (fietsers of voetgangers, zie de definitie van voortbewegingstoestellen in artikel 2).

- 3, 2° geldt voor alle soorten rijwielen, driewielers of vierwielers. Een “rijwiel” wordt gedefinieerd als een voertuig met twee of meer wielen, in beweging gebracht met trappers of handpedalen, en dus vallen de driewielers, vierwielers, enz. daar de facto onder.

De bepaling die toelaat dat ook zijdelingse signalisatiemiddelen mogen gebruikt worden (oud art. 82.1.5) wordt behouden omdat dit de zichtbaarheid van fietsers in het verkeer ten goede komen. Dit betekent dat er bijkomende lichten, reflectoren, … mogen worden aangebracht op de zijkanten van het fietskader en de wielen. Zijdelingse signalisatie kan bestaan uit staafjes of led-lichten die tussen de spaken worden aangebracht.

- 3, 3°, a), iii) geldt voor motorvoertuigen. In de regel met betrekking tot het doven van de grootlichten, oud artikel 30.1, 1°, c), wordt de aanduiding van de afstand van 50 meter geschrapt. De aanduiding van de afstand is overbodig, want moeilijk in te schatten en omdat wanneer men “volgt” dat uiteraard op korte afstand gebeurt.
- 4. Het gebruik van de achtermistlichten.

Bij hevige neerslag moet de zichtbaarheid ook verminderd zijn tot minder dan ongeveer 100 meter. Deze voorwaarde was niet opgenomen in de oude reglementering; deze voorwaarde met betrekking tot de zichtbaarheid gold enkel in geval van mist of

sneeuwval. Het is immers niet de bedoeling dat achtermistlichten bij hevige neerslag die de zichtbaarheid niet drastisch beperkt, gebruikt worden omdat die de achter opkomende bestuurders kunnen hinderen.

Art. 45 – Gebruik van de lichten bij het stilstaan en parkeren.

Dit artikel (oude artikel 31) wordt ook helemaal geherstructureerd.

- 1. Algemene regel voor de motorvoertuigen.

De oude regel voorzag in een afstand van ongeveer 200 meter. Deze afstand wordt teruggebracht naar 100 meter. Dit met het oog op uniformiteit met de regels die vervat waren in de oude artikelen 31.2 en 51.1, vijfde lid (die laatste wordt opgenomen in § 3).

- 2. Het oude artikel 51.1 met betrekking tot het signaleren van voertuigen waarvan de verlichting defect is, wordt hier opgenomen.
- 3. Voor de andere voertuigen en weggebruikers blijft de regel dat ze dezelfde lichten moeten gebruiken als deze die voorgeschreven zijn wanneer zij de openbare weg volgen.
- 4. De voor- en achtermistlichten.

In de Franse tekst worden de woorden “ou de forte pluie” vervangen door de woorden “fortes précipitations”.

- 5. Er wordt expliciet voorzien dat binnen de bebouwde kom het gebruik van de lichten bij het parkeren niet verplicht is. Bij het stilstaan blijft de verplichting gelden omdat dit de zichtbaarheid (en dus de veiligheid) ten goede komt bij activiteiten als het laden en lossen van goederen of het in- en uitstappen van personen.

Art. 46 – Gebruik van de oranjegele knipperlichten en zoeklichten.

Dit artikel neemt het oude artikel 32 over, dat geherstructureerd is.

Om veiligheidsredenen wordt de afstand van 200 meter teruggebracht tot 100 meter.

Er wordt nu gepreciseerd dat de oranje-gele knipperlichten van de takelwagens ook moeten gebruikt worden:

- wanneer ze gebruik maken van de pechstrook of de spitsstrook, om zich bij sterk vertraagd of stilstaand verkeer, naar de plaats van een incident langs of op de autosnelweg of autoweg te begeven;

- op de reddingstrook.

Art. 47 – Gelijktijdig gebruik van de richtingaanwijzers.

Dit artikel neemt het oude artikel 32bis over. In plaats van te verwijzen naar de gevallen waarin alle richtingaanwijzers mogen worden gebruikt (vroeger werd enkel verwezen naar de artikelnummers), wordt nu in dit artikel zelf een opsomming gegeven van die gevallen: schoolvervoer, ongeval, defect, gevaar voor een ongeval en in het bijzonder bij het naderen van een file (dit laatste met het oog op het vermijden van kop-staartaanrijdingen), filteren motorfietsers. Er wordt gesproken van “een gevaar voor een ongeval” en niet langer van een “dreigend gevaar voor ongeval”.

De grote nieuwigheid is echter de toelating die wordt gegeven aan motorfietsers om gelijktijdig de richtingaanwijzers te gebruiken wanneer ze tussen de rijen rijden, overeenkomstig artikel 17, § 2, 6°. Immers, dit zorgt er voor dat ze hun zichtbaarheid kunnen verhogen en wordt in de praktijk door de meeste motorrijders reeds toegepast.

Art. 48 – Gebruik van geluidstoestellen.

Het gaat om het oude artikel 33. Geluidssignalen zijn toegelaten wanneer het “aangewezen is” de bestuurder die men wil inhalen te waarschuwen; in het oude artikel 33.2 was dat “moet” waarschuwen, wat te strikt was. In de Franse tekst, worden de woorden “que l’on se propose de dépasser” vervangen door de woorden “que l’on veut dépasser”.

Het kortstondig en afwisselend aansteken van de grootlichten wordt vervangen door de eenvoudige en duidelijke bewoording “een signaal met de grootlichten”.

Art. 49 – Gebruik van de systemen voor indirect zicht.

Het opschrift van het oude artikel 34 “Gebruik van de achteruitkijkspiegels” wordt aangepast zodat ook nieuwe systemen (camera’s) die de klassieke achteruitkijkspiegels vervangen, hieronder vallen.

Er wordt niet langer gespecifieerd dat deze systemen moeten worden ingesteld zodat de bestuurder “een ander voertuig kan waarnemen dat begonnen is links in te halen”. Dit spreekt immers voor zich, aangezien die systemen moeten ingesteld zijn zodat het verkeer achter en aan de zijkanten in de gaten kan worden gehouden.

Art. 50 –Gebruik van een beweegbaar laadplatform of een beweegbaar bedieningstoestel.

Het betreft het oude artikel 47bis dat de signalisatie bepaalt wanneer gebruik gemaakt wordt van een beweegbaar laadplatform of beweegbaar bedieningstoestel.

Art. 51 – Gebruik van aerodynamische voorzieningen.

Het gaat om het oude artikel 34bis.

De aerodynamische voorzieningen zijn panelen die aan de achterkant van de carrosserie zijn aangebracht en kunnen worden uitgeklapt om de aerodynamische weerstand, en dus ook het verbruik van een vrachtwagen, te verminderen. De aerodynamische voorzieningen voor vrachtwagens werden geïntegreerd in de Wegcode (het vroegere artikel 34bis) en het Technisch Reglement (artikel 32bis.3.1) ten gevolge van de wijziging van de richtlijn 96/53/EG door de richtlijn 2015/719/EU en omgezet in Belgisch recht door het koninklijk besluit van 31 juli 2017.

Wijzigingen van de Europese richtlijn en het Technisch reglement waren noodzakelijk omdat deze voorzieningen, eenmaal uitgeklapt, in de meeste gevallen de lengte van de vrachtwagens vergroten tot boven de toegestane norm (18,75 meter).

Richtlijn 96/53/EG is sindsdien gewijzigd bij Besluit 2019/984 van 5 juni 2019 en de gebruiksvoorwaarden zijn vastgesteld bij Uitvoeringsverordening 2019/1916/EU van 15 november 2019 (rechtstreeks van toepassing). Deze verordening bepaalt dat lidstaten het gebruik van aerodynamische voorzieningen alleen in bepaalde situaties mogen verbieden. Voor het gemak van de toepassing van de regel is ervoor gekozen om het gebruik ervan alleen binnen de bebouwde kom expliciet te verbieden. De Europese verordening voorziet ook in andere specifieke gevallen, zoals bij het uitvoeren van manoeuvres of wanneer het voertuig is geparkeerd (met name op parkings langs autosnelwegen). Aangezien deze voorzieningen bij lage snelheden weinig effect hebben, kan ook worden aangenomen dat ze niet zullen worden ingezet op het merendeel van trajecten tussen steden.

Hoofdstuk 6.– Bijzondere omstandigheden.

Art. 52 – Ongeval of defect voertuig.

Dit artikel is een fusie van de oude artikelen 51 (Defect voertuig, op de openbare weg gevallen lading) en 52 (gedrag bij een ongeval).

- 1 voegt de vroegere 51.1. en 52.1. samen en bevat de algemene regel: maatregelen nemen om de veiligheid en de vlotte doorstroming van het verkeer te verzekeren zonder daarbij zichzelf in gevaar te brengen. Voor meer duidelijkheid worden de woorden "ongeval dat een lichamelijk letsel heeft veroorzaakt" vervangen door de woorden "ongeval met gewonden".

De regels voor het gebruik van de gevarendriehoek en de "vier lichten" zijn enigszins gewijzigd: als de richtingaanwijzers (§ 2) niet buiten werking zijn en de bestuurder daartoe in staat is, moeten deze lichten gebruikt worden. Voorheen was dit als een loutere mogelijkheid beschreven. Dit is nu een verplichting.

Nieuw is dat de gevarendriehoek (§ 3) daarentegen enkel moet worden geplaatst indien het onmogelijk is om alle richtingaanwijzers gelijktijdig in te schakelen. De formulering voor het plaatsen van de “gevarendriehoek” (in de plaats van “gevaarsdriehoek”) wordt vereenvoudigd. De driehoek moet nu zichtbaar zijn in de richting van het naderende verkeer waarvoor het voertuig een gevaar betekent.

De minimumafstanden voor het plaatsen van de gevarendriehoek worden lichtjes gewijzigd. Dit zijn geen minimumafstanden meer. Bovendien mag de afstand van 100 meter (op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting, voor zover de rijrichtingen anders dan door wegmarkeringen gescheiden zijn) voortaan worden verkleind "op plaatsen waar deze afstanden niet kunnen in acht genomen worden ": het is de bedoeling dat men zich niet in gevaar brengt door deze gevarendriehoek te plaatsen, en de nodige flexibiliteit te bieden naargelang van de plaats en de omstandigheden. De afstand van 30 meter op andere openbare wegen blijft behouden, met dezelfde flexibiliteit.

De verplichting een retro-reflecterende veiligheidsvest te dragen (§ 4) wordt uitgebreid tot autowegen en tunnels, waar de aanwezigheid van een voetganger niet verwacht wordt. Daarnaast wordt verduidelijkt dat die verplichting van toepassing is ingeval de bestuurder op een plek terechtkomt waar hij niet mag stilstaan of parkeren na een ongeval of ingeval van panne.

Daarnaast wordt, omdat deze gedragsregel alle bestuurders beoogt (dus ook de motorfietsers), gekozen voor de woorden “wanneer de bestuurder zijn voertuig verlaat” in plaats van de woorden “wanneer hij uit zijn voertuig stapt”. Het is immers nogal moeilijk om uit een motor te stappen.

Met betrekking tot de opmerking van de Raad van State over de verplaatsing van het voertuig op risico en kosten van de bestuurder (§ 5), wordt verwezen naar de toelichting bij artikel 4, § 4.

- 6 : het verwittigen van een “bevoegd persoon” wordt vervangen door “de politie”. Niet alle bevoegde personen hebben immers het recht om een ongeval vast te stellen.

Een nieuw 3° wordt toegevoegd: zelfs bij een ongeval met uitsluitend stoffelijke schade moeten de betrokkenen de politiediensten verwittigen wanneer één van de betrokkenen een niet-begeleide minderjarige is, conform de aanbevelingen van de Staten Generaal voor de Verkeersveiligheid.

Dat moet ook gebeuren wanneer de bestuurder van één van de voertuigen afwezig is, bijvoorbeeld wanneer een geparkeerd voertuig werd aangereden.

Het oude artikel 52.2, 2° vermeldde “indien de politie niet binnen een redelijke termijn kan bereikt worden”. Omdat niet het bereiken van de politie op zich, maar wel het feit dat deze zich al dan niet naar de plaats van het ongeval kan begeven van belang is, wordt de tekst in die zin aangepast. Nu wordt er vermeld dat indien, na het verwittigen van de politie, deze niet ter plaatse kan komen, het zich verwijderen van de plaats van het ongeval niet beschouwd wordt als het zich onttrekken aan de verplichting ter plaatse te blijven.

Elke persoon betrokken in een ongeval met gewonden (§ 7) moet binnen zijn mogelijkheden en zonder zichzelf in gevaar te brengen (= nieuw), hulp verlenen aan de gekwetsten en, als ze niet kunnen verplaatst worden, de nodige maatregelen treffen om hun veiligheid te verzekeren. Het is nu verplicht om de politie onmiddellijk in te lichten en op de plaats van het ongeval te blijven. Als de politie niet naar de plaats van het ongeval kan komen, mag de persoon de plaats van het ongeval verlaten. Het belangrijkste is om contact op te nemen met de politie, die de nodige instructies zal geven.

Art. 53 – Sportwedstrijden, snelheidswedstrijden en demonstraties van rijvaardigheden.

In dit artikel (oud artikel 50) wordt nu verwezen naar de bevoegde overheid in plaats van naar de wettelijk gemachtigde overheid, teneinde de samenhang met elders in de tekst gebruikte uitdrukkingen te behouden.

In de praktijk blijft de overheid waarnaar wordt verwezen dezelfde als voorheen, namelijk de overheid bedoeld in artikel 9 van de wet over de politie van het wegverkeer. Het is onder meer aan de burgemeesters te beslissen of sportevenementen worden toegelaten op de openbare weg, na advies van de veiligheidscommissie bedoeld in het koninklijk besluit van 28 november 1997 houdende de reglementering van de organisatie van sportwedstrijden of sportcompetities voor auto’s die geheel of gedeeltelijk op de openbare weg plaatshebben.

Het verbod wordt ook uitgebreid naar regelmatigheidsritten en demonstraties van rijvaardigheden met de bedoeling om “abnormaal” gedrag waarbij acrobatieën, behendigheden of rijvaardigheden worden gedemonstreerd te verbieden op de openbare weg, ongeacht of dit door één enkel voertuig of door meerdere voertuigen wordt uitgevoerd. Worden inzonderheid als demonstraties van behendigheden en rijvaardigheden beschouwd, zonder dat daartoe een competitie-element noodzakelijk is: burn-outs, dragracen, driften, het in de slip brengen van een voertuig, gymkhana, het gebruik van een drift-mode, het uitvoeren van een wheely of een stoppie, het uitvoeren van een kneedown of elbowndownhouding op een motorfiets.

Art. 54 – Experimenten.

Dit artikel komt overeen met het vroegere artikel 59/1. Dit artikel laat afwijkingen toe op de bepalingen van de Code van de openbare weg, bijvoorbeeld voor experimenten met verkeerstekens en voor experimenten met geautomatiseerde voertuigen.

Hoofdstuk 7. Diverse en afwijkende bepalingen.

Art. 55 – Diverse en afwijkende en bepalingen.

Dit artikel vervangt het oude artikel 59 met een nieuw opschrift. Het opschrift “Afwijkende en diverse bepalingen” vervangt “Allerhande bepalingen” omdat dit beter aansluit bij de bedoeling van dat artikel.

De bepalingen die in dit "catch-all"-artikel (oud artikel 59) waren opgenomen, worden zoveel mogelijk in de betrokken artikelen zelf vermeld. Daardoor kon het aantal uitzonderingen in het nieuwe artikel tot een minimum beperkt worden.

De verplichting in het oude artikel 59.1 dat elke persoon die meer dan 15 jaar oud is zijn identiteitskaart moet vertonen op verzoek van een bevoegd persoon naar aanleiding van een ongeval of overtreding wordt nu opgenomen in artikel 4, § 5.

Het aanbrengen van snelheidsplaten op voertuigen, zoals bepaald in het oude artikel 59.3, wordt nu opgenomen in artikel 80 (Snelheidsplaat).

De uitzonderingen met betrekking tot de leeftijdsvereisten voor wat betreft het besturen van voertuigen door militairen, die vermeld waren in het oude artikel 59.8, worden nu in § 1, opgenomen.

Het oude artikel 59.12 wordt in § 2 opgenomen. Er wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om een fout uit het verleden recht te zetten. Immers, één van de vele wijzigingen van het KB van 1/12/1975 heeft ertoe geleid dat het oude artikel 59.12 verkeerdelijk verwijst naar artikel 7.1. terwijl het eigenlijk een verwijzing betrof naar artikel 7.3. dat de politie toelaat om bv. wegversperringen op te werpen of kraaienpoten te gebruiken om voertuigen te stoppen. De correcte referentie in het ontwerp is die naar artikel 7, § 3.

Bepalingen van het oude artikel 59 die niet meer worden opgenomen.

Het oude artikel 59.6 dat stelt dat voertuigen moeten voldoen aan de bepalingen van dit reglement en aan die van de technische

reglementen, wordt niet langer opgenomen. De federale overheid bepaalt weliswaar de technische eisen (conform de EU regelgeving) maar de gewesten zijn bevoegd voor de controle op de technische eisen (art. 6, § 1, XII, 4° BWHI). Het zijn m.a.w. de gewesten die toezicht uitoefenen op de naleving van de technische eisen en het zijn ook de gewesten die sancties bepalen voor de overtredingen.

Hetzelfde geldt voor de bepalingen mbt het goed onderhouden van een voertuig (oud artikel 81.1.3), het verbod om aan de buitenkant van een voertuig zaken aan te brengen of beschadigingen te vertonen die de gevolgen van ongevallen kunnen verergeren (oude artikelen 81.6.1 en 81.6.2), het verbod pantsering of enige inrichting aan te brengen waardoor het als een aanval- of verdedigingswapen kan worden gebruikt (oud artikel 81.5).

Het oude artikel 59.7 gaat over overtredingen die een regionale bevoegdheid zijn geworden en wordt dus niet behouden.

De oude artikelen 59.13, 59.14 en 59.15 worden niet behouden want de uitzonderingen die daarin werden voorzien, zijn opgenomen in artikel 32 (prioritaire voertuigen).

Het oude artikel 59.15 (de uitzondering met betrekking tot de voertuigen waarvoor het vervoer op de carrosserie toegelaten is) wordt opgenomen in het artikel 41 over de zitplaatsen (§ 2, lid 4). De uitzonderingen met betrekking tot het aantal voertuigen dat mocht worden getrokken, wordt opgenomen in het artikel over de slepen (artikel 40).

De bepaling dat metalen rupsbanden mogen gebruikt worden door voertuigen van de krijgsmacht (oud artikel 59.16) wordt niet langer opgenomen: zij verwijst naar het voormalige artikel 81, dat ook niet wordt behouden.

Het oude artikel 59.17 dat het gebruik van de lichten regelde tijdens maneuvers voor afdelingen van militaire kolonnes bestaande uit een op mars zijnde troep wordt in het artikel over het gebruik van de lichten opgenomen (artikel 44, § 3, 1°, laatste lid).

Het oude artikel 59.18 dat in een aantal uitzonderingen voorzag op het verbod personen te vervoeren op de uitwendige delen van de carrosserie van een voertuig, wordt in het artikel over de zitplaatsen opgenomen (artikel 41, § 3, derde lid).

Het oude artikel 59.19 met betrekking tot het aanwijzen van de signaalgevers in het kader van wielerwedstrijden wordt niet behouden omdat dit reeds is opgenomen in het KB van 21/08/1967 tot reglementering van de wielerwedstrijden en van de veldritten.

Het oude artikel 59.20 dat in een uitzondering voorzag voor de regels die voetgangers moeten volgen in geval van een wandel- of loopwedstrijd wordt niet op die manier behouden. In artikel 33, § 5 wordt in een specifieke uitzondering voorzien op het verplicht gebruik van de oversteekplaats voor voetgangers in dat geval (de woorden “ou de course à pied” worden in de Franse tekst toegevoegd om beter overeen te stemmen met de termen "wandel- of loopwedstrijd" in het Nederlands). Daarnaast blijven de regels die van toepassing zijn op voetgangers en groepen voetgangers van toepassing.

De leeftijdsvereiste van 18 jaar voor gemachtigde opzichters, alsook hun uitrusting, die werden voorzien in het oude artikel 59.21 zijn nu opgenomen in het artikel over de signaalgevers (artikel 5, § 3). Zij worden niet langer aangeduid als gemachtigd opzichters, maar vallen onder de ene categorie "signaalgevers".

Hoofdstuk 8 – Verkeerstekens.

Afdeling 1. – Algemeen.

Art. 56 – Algemeen.

De bepaling dat de minister van verkeerswezen de plaatsingsvoorwaarden van de verkeersteken bepaalt (oud artikel 60.2) wordt niet behouden. Het betreft immers een gewestelijke bevoegdheid.

Afdeling 2 – De verkeerslichten.

Art. 57 – Cirkelvormige verkeerslichten, pijlvormige verkeerslichten en lichten met een fietssilhouet.

Het samen voorkomen op dezelfde kruispunten van ronde lichten en lichten in pijlvorm, zoals dit in de praktijk vaak voorkomt, heeft aanleiding gegeven tot discussie voor de hoven en rechtbanken.

In een arrest van 24 mei 2011 heeft het Hof van Cassatie echter uitspraak gedaan over de kwestie door te bepalen dat het voorbijrijden van een rood licht in de vorm van een pijl hetzelfde is als het voorbijrijden van een rond rood licht. Het tegelijk voorkomen van deze lichten op een kruispunt heeft dus geen enkele invloed op hun verplichtend karakter.

In het licht daarvan wordt nu in artikel 57, § 3, 3° toegevoegd dat wanneer de cirkelvormige verkeerslichten samen met de driekleurige verkeerslichten zijn opgesteld, de driekleurige pijlvormige verkeerslichten gelden voor de bestuurders die rijden in de aangeduide richting.

Het werd ook nuttig geacht de situatie vervat in het oude artikel 61.1, 5° te verduidelijken. Wanneer een bijkomend licht in de vorm van een oranje knipperende pijl tegelijk met het rood licht of het oranjegeel licht branden, betekent die pijl dat alleen in de richtingen die door de pijl wordt aangeduid mag worden voortgereden, op voorwaarde dat voorrang verleend wordt aan de voetgangers en aan de bestuurders die op regelmatige wijze uit andere richtingen komen. In het oude artikel P.1, 5° was dat een groene pijl wat soms voor verwarring zorgde omdat de groene kleur verkeerdelijk de indruk gaf dat het verkeer uit de andere richting werd gestopt. De oranje

knipperende pijl strookt beter met het principe dat men voorrang moet verlenen en daarenboven is het ook in lijn met het knipperend oranjegeel licht dat fietsers toelaat het rode licht voorbij te rijden.

In het oude artikel 61.1, 6° wordt enkel gesteld dat deze verkeerslichten enkel gelden voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen. Er wordt ook in nieuwe artikel 57, § 4, 1° verduidelijkt dat de lichten die het verlicht silhouet van een fiets voorstellen, primeren op de op gelijke hoogte opgestelde driekleurige verkeerslichten.

Het artikel wordt in § 4, 2° aangevuld met een verkeerslicht met het groene, oranje of rode silhouet van een fiets omringd door pijlen. Dat wijst erop dat hetzelfde groene, oranje of rode licht tegelijkertijd op de dwarswegen van toepassing is. Deze lichten gelden enkel voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen. Tijdens de “integrale groenfase” wordt het gemotoriseerde verkeer gestopt. Dit systeem garandeert een veilige en snelle oversteek door conflicten met het gemotoriseerd verkeer uit te sluiten. De algemene voorzichtigheidsplicht geldt er en zorgt ervoor dat dit veilig gebeurt. Ter herinnering, de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen mogen hier het kruispunt diagonaal oversteken.

Daarnaast wordt in § 4, 3° ook een oranjegeel knipperend licht met het silhouet van een fiets en met een oranje-gele knipperende pijl voorzien. Dit betekent dat fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen (en dus ook speedpedelecs) bij rood of oranje-geel licht toch in de richting aangeduid door de oranje-gele pijl mogen verder rijden. Dit systeem bestaat als het ware naast het bestaande systeem van de borden B22 of B23 dat eveneens wordt behouden (maar het bord B23 wordt vanaf nu onder het bord B22 opgenomen).

De bepaling die de plaats bepaalt waar het groen, oranje en rood licht moeten worden aangebracht binnen het driekleurig verkeerslicht wordt behouden (§ 5). Het gaat hier immers niet om een plaatsingsvoorwaarde van het verkeerslicht op zich maar over de onderlinge plaats van de verschillende lichten binnen het driekleurig verkeerslicht.

Art. 58 – Ontruimingspijl op een kruispunt.

Dit artikel omvat het oude artikel 62. Het gaat om lichten die afzonderlijk geplaatst worden bij het uitrijden van een kruispunt en informatie geven over het tegenliggend verkeer op de rijbaan die wordt verlaten.

Naast de bestaande groene pijl die erop wijst dat het verkeer op de rijbaan die men gaat verlaten wordt tegengehouden, wordt nu ook een oranje knipperende pijl toegevoegd die erop wijst dat het verkeer niet wordt tegengehouden door een rood licht.

Art. 59 – Verkeerslichten boven de rijstroken of andere delen van de openbare weg.

Wordt in zijn huidige versie (oud artikel 62bis) behouden.

Art. 60 – Bijzondere verkeerslichten voor het regelen van het verkeer van voertuigen die gebruik maken van een busbaan.

Belangrijk is dat er niet langer wordt gesproken van lichten voor het regelen van voertuigen voor geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer (oud artikel 62ter) maar dat er nu wordt gesteld “regelen van het verkeer van voertuigen die gebruik maken van een busbaan” omdat er ook andere voertuigen kunnen worden op toegelaten en die in dat geval ook de bijzondere verkeerslichten, die boven de andere verkeerslichten gaan, moeten respecteren.

Art. 61 – Voetgangerslichten en de combinatie voetgangers-fietserslichten.

Dit artikel vervangt het vroegere artikel 63 "Tweekleurige verkeerslichten" en is geherstructureerd om het leesbaarder te maken.

Zowel het voetgangerslicht als het combinatielicht kan worden omringd met pijltjes, wat erop wijst dat dezelfde type weggebruikers die uit de dwarswegen komen dezelfde fases van dit licht krijgen.

Aangezien voetgangerslichten tweekleurig zijn en fietserslichten driekleurig, kan het combinatielicht zowel tweekleurig als driekleurig zijn. In het geval van het driekleurige systeem mogen voetgangers niet meer beginnen oversteken zodra het oranjegeel licht oplicht en in het geval van het tweekleurige systeem mogen fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen ook niet meer beginnen met oversteken zodra het rode licht verschijnt.

Op korte termijn zal worden overwogen om dit artikel in tweeën te splitsen, waarbij het ene artikel betrekking heeft op voetgangerslichten en het andere op de combinatie voetgangers-fietserslichten.

Art. 62 – Verkeersknipperlichten.

Het gaat om het oude artikel 64. De dubbele voorzichtigheid wordt weggelaten, volgens de gehanteerde logica dat de algemene voorzichtigheidsplicht steeds van toepassing is. Er wordt nu gesteld dat het oranjegeel knipperlicht een potentieel gevaar aankondigt, wat beter aansluit bij de realiteit.

Het “maanwit knipperlicht dat aan een overweg geplaatst is” waarvan sprake in het oude artikel 64.3 wordt vervangen door een “wit knipperlicht”.

Adfeling 3 – Verkeersborden.

Art. 63 – Algemene bepalingen.

De categorieën.

Vanaf nu worden de verkeersborden onderverdeeld in negen categorieën:

1. gevaarsborden
2. voorrangsborden
3. verbodsborden
4. gebodsborden
5. verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren
6. aanwijzingsborden
7. verkeersborden met bijzondere voorschriften
8. verkeersborden met zonale geldigheid
9. onderborden

Er zijn twee bijkomende categorieën van verkeersborden, namelijk de verkeersborden met zonale geldigheid en de verkeersborden met bijzondere voorschriften.

Er wordt gewerkt aan de modernisering van alle verkeersborden:

- naleving van het Verdrag van Wenen in bepaalde gevallen;

- de rode randen en de rode diagonale balken zijn omgeven door een witte rand om het verkeersbord beter zichtbaar en leesbaarder te maken.

De symbolen die gebruikers en voertuigen voorstellen zijn gemoderniseerd, abstracter gemaakt en bovendien genderneutraal.

Alle onderborden worden in artikel 72 gegroepeerd.

In § 3 wordt het gebruik van de spitsstrook verduidelijkt. Het verkeer op de spitsstrook is toegelaten als de rijstrooksignalisatie boven die spitsstrook in werking is. Dit heeft tot gevolg dat het simpele feit dat een snelheidsbeperking is aangegeven boven de spitsstrook betekent dat de spitsstrook mag gebruikt worden.

Art. 64 – Gevaarsborden.

Het gaat om het oude artikel 66. De plaatsingsvoorwaarden voorzien in de oude artikelen 66.1 en 66.2 worden niet behouden. Deze kunnen door de gewesten in hun regionale code van de wegbeheerder worden opgenomen. Er wordt enkel gesteld dat de bestuurder de voorrangsborden in acht moet nemen die zich rechts van de rijbaan bevinden.

Het vroegere artikel 66.3, dat voorzag in de mogelijkheid van een onderbord dat de lengte van een gevaarlijk gedeelte van de openbare weg aangaf, wordt hier niet opgenomen, maar wel als M5-onderbord voorzien in artikel 72, § 2, over onderborden betreffende de afstand.

Er wordt geen specifiek bord voorzien ter aanduiding van de aanwezigheid van voetgangers: indien voetgangers zich ten gevolge van een ongeval op een autosnelweg bevinden, wat inherent is aan een ongeval, zal het bord “ongeval” waarschuwen voor hun mogelijke aanwezigheid.

Nieuwe gevaarsborden kondigen bepaalde gevaarsituaties op een meer adequate manier aan.

- A8: zachte berm : nieuw verkeersbord.

- A9 en A11: respectievelijk beweegbare brug en uitweg op kaai of oever: de vormgeving wordt aangepast om te verduidelijken dat het om water gaat.

- A13: de moeilijk te begrijpen term “ezelsrug” wordt vervangen door de eenvoudige en duidelijke bewoording “wegdek in slechte staat”.

- A16: ijzel of sneeuw, nieuw gevaarsbord. Voorheen gebruikten de wegbeheerders voor het signaleren van sneeuw of ijzel het verkeersbord A15 (een auto die slipt) aangevuld met een onderbord met het symbool van een sneeuwvlok. Dit onderbord met een sneeuwvlok wordt ook behouden. Het gaat om het onderbord M51 in artikel 72, § 8.

- A18: er wordt een nieuw bord toegevoegd dat waarschuwt voor mist; het zal in de meeste gevallen om een verkeersbord met veranderlijke informatie gaan.

- A19: vallende stenen: de legende van het bord wordt aangevuld met “aanwezigheid van stenen”, omdat dat precies het probleem is waarmee bestuurders het meest worden geconfronteerd.

- A21: de oversteekplaats voor voetgangers wordt duidelijker weergegeven op het bord.

- A21, A23, A24, A25 en A31: voor het aanduiden van personen wordt nu steeds gebruik gemaakt van gender neutrale en abstracte symbolen.

- A24: dit nieuwe verkeersbord vestigt de aandacht op de mogelijke aanwezigheid van ruiters.

- A27: dit verkeersbord “doortocht van dieren” voegt de eerdere A27 (“doortocht van groot wild”) en A29 (“doortocht van vee”) samen tot één bord, waarvan het symbool kan worden aangepast aan de diersoort die mogelijk kan oversteken.

- A34, A52 en A53 zijn nieuw. Het gaat om respectievelijk gevaar voor een ongeval, spoorvorming en verzinkbare paaltjes.

Het oude A50 (file) wordt nu A32.

Art. 65 – Voorrangsborden.

Het gaat om het oude artikel 67. De plaatsingsvoorwaarden die in het oude artikel 67.1 waren opgenomen worden niet behouden. Deze kunnen door de gewesten in hun regionale code van de wegbeheerder worden opgenomen. Er wordt enkel gesteld dat de bestuurder de voorrangsborden in acht moet nemen die zich rechts van de openbare weg bevinden.

Het vroegere artikel 67.2, dat een onderbord voorschrijft om het traject van de rijstrook aan te geven waarop bestuurders voorrang hebben, is via het M59-bord overgenomen in artikel 72, § 12, betreffende de onderborden.

B5 : stoppen en voorrang verlenen. Voor nog meer duidelijkheid worden de woorden in het Frans “céder le passage” door “céder la priorité” vervangen.

De verkeersborden B3, B7 en B13, worden niet meer hernomen. Het zijn de gewesten die bevoegd zijn om te bepalen welke borden met welke onderborden mogen gecombineerd worden. De onderborden met een afstandsaanduiding, worden opgenomen in artikel 72, § 2.

B19 en B21: voor de duidelijkheid en de internationale harmonisatie is de grootte van de pijlen aangepast.

B 22: er wordt nog slechts één bord voor het rechts of links afslaan of voor het rechtdoor rijden door rood of oranje voor fietsers en bestuurders van speedpedelecs, waarvan het gebruik (er moet getrapt worden) en de werking dicht aanleunt bij fietsen, behouden, met de aanvulling dat de pijl of de pijlen kunnen zijn aangepast in functie van de richting(en) waarin het rode of oranje licht mag worden voorbijgereden. Het oude B23 wordt dus niet behouden.

Het verkeersbord B22 is alleen van toepassing op bestuurders van fietsen en speedpedelecs (zoals al het geval is). Bromfietsers mogen niet door rood of oranje licht rijden. Deze voertuigen zijn zwaarder en mogen binnen de bebouwde kom, waar zich de meeste actieve weggebruikers bevinden, geen gebruik maken van het fietspad. Er is dus een groter potentieel gevaar, vooral voor overstekende voetgangers.

Het bord dat hier wordt opgenomen bevat pijlen die de drie mogelijke richtingen aangeven, die eventueel gecombineerd kunnen worden, zodat dit ene verkeersbord alle mogelijkheden bevat.

De oude artikelen 67.4, 1°, 2° en 3° zijn niet meer opgenomen in het artikel betreffende de voorrangsborden. De onderborden die de voorrangsborden kunnen aanvullen, zijn opgenomen in artikel 72.

Art. 66 – Verbodsborden.

Het gaat om het oude artikel 68. Zoals dat ook het geval is voor de voorrangsborden worden de plaatsingsvoorwaarden voorzien in de oude artikelen 68.1 en 68.2 niet behouden. Deze kunnen door de gewesten in hun regionale code van de wegbeheerder worden opgenomen. Er wordt ook hier enkel nog gesteld dat de weggebruiker de verbodsborden in acht moet nemen die zich aan de rechterkant van of boven de openbare weg bevinden.

Een aantal nieuwe borden wordt geïntroduceerd en een paar symbolen (personenauto, motorfiets, bromfiets, gespan, ruiter, handkar, voetganger, autobus,…) worden gemoderniseerd. Het streepje dat onder bepaalde weggebruikers was aangebracht, en dat de grond aangaf, is telkens verwijderd omdat het geen meerwaarde had en omwille van de homogeniteit met de andere gelijkaardige borden die dit streepje niet hadden.

- C5: het symbool van de auto wordt gemoderniseerd. De mogelijkheid van de onderborden "uitgezonderd 2+", "uitgezonderd 3+" is geschrapt. Die mogelijkheid is er nog steeds, alleen met het nieuw symbool P29 opgenomen in bijlage 1.

- C8: er wordt een nieuw bord toegevoegd dat de toegang voor bestuurders van landbouwvoertuigen verbiedt.

- C11, C13, C15, C17, C19: symbolen worden abstracter, minder gedetailleerd en gender neutraal gemaakt.

- C21: verboden toegang voor voertuigen of slepen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa. Er

wordt nu ook toegevoegd dat het ook geldt voor slepen.

In tegenstelling tot het verkeersbord C24 beoogt dit verkeersbord de massa in beladen toestand, dat niet noodzakelijk een vrachtwagen moet zijn, maar ook andere voertuigen zoals autobussen en autocars.

- C22: dit nieuw verkeersbord verbiedt de toegang voor voertuigen of slepen waarvan de massa in beladen toestand per as hoger is dan de aangeduide massa. Het beoogt onder meer de toegang tot bruggen te beperken.

- C23: er wordt nu gespecifieerd dat het verbod geldt zowel voor autocars als voor autobussen omdat er sedert het koninklijk besluit van 21 juli 2016 een onderscheid gemaakt wordt tussen die twee.

- C24: wanneer een opschrift op een onderbord of in lichte kleur op het vrachtwagensymbool is aangebracht, beperkt dit het verbod tot voertuigen of slepen waarvan de maximale toegelaten massa hoger is dan de aangeduide massa. Vroeger kon dit enkel worden aangeduid op een onderbord. Beide mogelijkheden zijn thans mogelijk. Zoals dat het geval is voor het bord C21 wordt het toepassingsgebied van het bord C24 ook uitgebreid tot slepen.

- C25 a, b en c : verboden toegang voor voertuigen of slepen die de gevaarlijke goederen (eventueel ontvlambare of ontplofbare of waterverontreinigende stoffen), bepaald door de voor vervoer van gevaarlijke goederen bevoegde overheden, vervoeren. Er wordt nu ook toegevoegd dat het ook geldt voor slepen.

- C26: de maximale lengte van het voertuig wordt aangeduid tussen twee pijlpunten. Het symbool van de vrachtwagen dat is afgebeeld op het verkeersbord geldt voor alle categorieën van voertuigen, zoals aangegeven in de legende.

- C27 en C29: verboden toegang voor voertuigen of slepen waarvan de breedte/hoogte, lading inbegrepen, groter is dan de aangeduide. Er wordt nu ook toegevoegd dat het ook geldt voor slepen.

- C30: dit nieuw verkeersbord verbiedt de toegang voor bestuurders van voertuigen die een kampeeraanhangwagen trekken.

Met het nieuwe bord C30, worden zowel de voertuigen bedoeld die een caravan trekken als deze die een plooicaravan trekken. Om deze reden wordt gekozen voor de term “kampeeraanhangwagen” eerder dan voor “caravan”.

- C31: dit nieuw verkeersbord verbiedt de toegang voor kampeerwagens (mobilhomes of zwerfwagens).

- C35 en C39: inhaalverbod. Daarnaast geldt het verbod nu ook tegenover motorfietsers omdat die ook de volledige breedte van een rijstrook of de helft van de breedte van de rijbaan in de rijrichting, mogen innemen, in toepassing van artikel 9, § 9.

- C43: de formulering van de gevallen waarin de snelheidsbeperking niet langer van toepassing is, is verbeterd met het oog op meer duidelijkheid. De vermelding dat wanneer op een onderbord een bepaalde massa is aangeduid, het verbod slechts van toepassing is op voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa hoger is dan de aangeduide, is niet meer opgenomen. Het is immers een bevoegdheid van de gewesten om te bepalen welke borden mogen gecombineerd worden met welke onderborden.

Ook de bepaling dat het verkeersbord C43 met de vermelding 30 km per uur, geplaatst boven het verkeersbord R25 van toepassing is op alle openbare wegen binnen de bebouwde kom wordt geschrapt. Deze bordencombinatie wordt in de praktijk bijna nergens gebruikt, en bovendien zijn deze bordencombinaties niet duidelijk voor de weggebruikers. Wordt boven het bord R25 een bord C43 met de vermelding 70 geplaatst, dan geldt de snelheidsbeperking tot aan het volgend kruispunt. Idem wanneer er een bord C43 met de vermelding 30 geplaatst wordt boven het bord R25. De snelheid is dan niet meer beperkt in gans de bebouwde kom, maar wel enkel tot het volgend kruispunt.

- C45: de legende is vereenvoudigd. Evenals voor het verkeersbord C43 worden de woorden "Indien gebruik is gemaakt van het verkeersbord C43 met de vermelding 30 km per uur, geplaatst boven het verkeersbord R25 , moet het verkeersbord C45 met dezelfde vermelding aangebracht zijn boven het verkeersbord R27 van deze bebouwde kom.» niet hernomen.

- C47: “tol”: het opschrift van dit bord wordt aangepast. Wat uiteindelijk telt, is niet dat de bestuurder van het voertuig stopt, maar wel dat hij betaalt. De legende vermeldt niet langer dat het opschrift kan worden vervangen door het woord "Taks".

- C49 : dit nieuwe bord verbiedt de toegang voor motorvoertuigen waarvoor een selectief toegangsbeleid geldt dat gerechtvaardigd is met het oog op het vrijwaren van de levenskwaliteit, in het bijzonder vanwege de milieu-, lucht- en gezondheidshinder die deze voertuigen veroorzaken. Het verkeersbord was vroeger opgenomen bij de aanwijzingsborden (F117 en F118). Maar het is logischer om dit bord onder te brengen in de categorie van de verbodsborden.

Het oude artikel 68.4 is niet meer opgenomen in het artikel betreffende de verbodsborden. De onderborden die de verbodsborden kunnen aanvullen, zijn opgenomen in art. 72.

Art. 67 – Gebodsborden.

Dit is het oude artikel 69. De plaatsingsvoorwaarden voorzien in het oude artikel 69.1 worden niet behouden. Deze zullen door de gewesten in hun regionale code van de wegbeheerder worden opgenomen. Er wordt alleen nog gespecificeerd dat de bestuurder de

in de gevolgde richting zichtbare gebodsborden moet respecteren.

Het vroegere artikel 69.2, dat voorzag in de mogelijkheid van een onderbord dat bij benadering aangeeft op welke afstand de verplichting begint, is hier niet opgenomen, maar wordt voorzien door het M1-onderbord van artikel 72, § 2.

- D1 : vanaf nu bestaat er een bord D1, naargelang van de richting (a, b, c, d, e, f of g).

De borden D1 a), b) en c) betreffen de verplichte richting op het kruispunt.

De borden D1 d) en e), verplichten de hindernis langs de door de pijl aangeduide richting voorbij te rijden.

De borden D1 f) en g) verplichten de door de pijl aangeduide richting te volgen.

- D7 : dit verkeersbord kan ook worden gebruikt om vrij liggende fietspaden aan te geven. Dan gelden er de regels van op het fietspad: voetgangers mogen het gebruiken, maar moeten voorrang verlenen aan fietsers. Hoewel de definitie van een fietspad verwijst naar “een deel van de openbare weg”, staat dit het gebruik van het verkeersbord D7 niet in de weg. Naast het fietspad bevat de openbare weg immers ook andere delen van een openbare weg zoals bermen.

De wegbeheerders zullen kunnen kiezen tussen het verkeersbord D7, het verkeersbord R9, R12 of het verkeersbord C3 met een onderbord om het verkeer op de op zichzelf staande fietspaden te regelen. Er worden geen specifieke borden voor “fietssnelwegen” voorzien.

- D8, D10, D12, D14, D16: er wordt voor elk verkeersbord dat weggebruikers verplicht een bepaald deel van de openbare weg te volgen (zoals het verkeersbord dat een fietspad aanduidt) telkens een eindebord toegevoegd.

- D13 en D15: deze nieuwe verkeersborden duiden respectievelijk een deel van de openbare weg verplicht voor voetgangers en deel van de openbare weg verplicht voor ruiters aan.

Het verkeersbord D13 in combinatie met het onderbord M41b-P2 laat er fietsen (maar speedpedelecs niet) toe. Zij moeten dan voorrang verlenen aan voetgangers overeenkomstig artikel 11, § 3, 7°. De algemene voorzichtigheidsregels van artikel 7 blijven eveneens van toepassing.

- D17 en D18: “verplicht gebruik van de dimlichten”: dit verkeersbord kan door de wegbeheerders worden geplaatst op plaatsen waar de Code van de openbare weg het gebruik van de lichten niet verplicht, maar het omwille van de specifieke plaatsgesteldheid toch nodig is de lichten te gebruiken (bijvoorbeeld, in geval van een passage door een bos of in tunnels met een bepaalde lengte).

Het vroegere artikel 69.4, dat de verschillende onderborden vermeldt die de gebodsborden kunnen aanvullen, is nu opgenomen in artikel 72.

Art. 68 – Verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren.

Het oude artikel 70.1 dat de verschillende onderborden vermeldt die de borden betreffende het stilstaan en parkeren kunnen aanvullen, is nu opgenomen in artikel 72.

Ter herinnering: de verkeersborden E1 (parkeerverbod) en E3 (stilstaan- en parkeerverbod) gelden enkel op de rijbaan en op de berm. De verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren gelden langs de kant van de openbare weg waar zij geplaatst zijn en vanaf het verkeersbord tot en met het volgende kruispunt of tot de plaats waar een andere reglementering inzake het parkeren of stilstaan wordt aangeduid. Het is immers niet alleen een verkeersbord betreffende het stilstaan en parkeren dat het begin van een andere parkeerreglementering kan aanduiden. Ook de parkeerstrook (wegmarkering) kan in een zone waar een parkeerverbod geldt, het parkeren op die plaats toelaten.

Borden E1 en E3 kunnen ook gelden op een trottoir wanneer onderborden worden voorzien met betrekking tot voortbewegingstoestellen, fietsen, bromfietsen en motorfietsen, met het nieuwe onderbord M20. Wanneer de borden E1 en E3 worden aangevuld met het onderbord M21 gelden deze borden ook op de parkeerstrook.

De borden E5 en E7 die het beurtelings parkeren aanduiden worden opgeheven, conform de aanbevelingen van de Staten Generaal voor de Verkeersveiligheid. Deze borden hebben een aantal nadelen. Zo hebben de bestuurders een half uur de tijd (tussen 19.30 uur en 20.00 uur) om hun auto elke veertien dagen van kant te veranderen, maar in de praktijk staan de auto’s er dagenlang waardoor de prioritaire voertuigen vaak gehinderd worden bij noodsituaties. Het alternerend parkeren heeft ook als nadeel dat bij éénrichtingsstraten er geen markeringen kunnen worden aangebracht om de bestuurders erop attent te maken dat fietsers wel in de andere richting zijn toegelaten. Tot slot, wanneer er parkeerplaatsen moeten voorbehouden worden aan categorieën van weggebruikers of voertuigen, dan is het onmogelijk om de signalisatie elke veertien dagen van kant te veranderen.

In de plaats van een reeks borden van het type E9 a, b, c, d, enz, wordt er nog slechts één E9 bord voorzien. Dat kan op zijn beurt worden aangevuld met de onderborden die voorzien zijn in artikel 72 waarop ook de symbolen van bijlage 1 kunnen worden aangebracht.

Dankzij deze onderborden hebben de wegbeheerders onder meer de mogelijkheid om:

- een blijvend verbod voor stilstaan en parkeren in te stellen, maar waarbij stilstaan is toegelaten in een bepaalde tijdspanne;

- zones voor leveringen te creëren, met de mogelijkheid om gedurende een beperkte periode te parkeren (bijvoorbeeld 10 minuten);

- verbodsbepalingen te voorzien voor categorieën van voertuigen (kampeerwagens, kampeer¬aanhangwagens, minibussen, autocars);

Kampeerwagens (symbool P15 in bijlage 1) behoren tot de categorieën weggebruikers die kunnen voorkomen op een onderbord ter aanvulling van een E9-bord. Deze term vervangt "kampeerauto's" van het oude E9h, en omvat ook "mobilhomes".

Betalend parkeren/ticket: het gebruik van het onderbord M23 (symbool van de euro) vervangt de vermeldingen “betalend” en “ticket”.

Wanneer het verkeersbord E9 een parkeerstrook of een plaats met parkeerplaatsen aanduidt, betekent dit dat een voorbehouden parkeerplaats, voor een kampeerwagen of voor autodelen bijvoorbeeld, alleen voor de aangeduide parkeerstrook of parkeerplaats(en) geldt (artikel 68, § 2, laatste lid).

De bepaling dat dit bord “op de meest geschikte plaats moet worden aangebracht”, is een plaatsingsvoorwaarde en dus een bevoegdheid van de gewesten.

Art. 69 – Aanwijzingsborden.

Het gaat om het oude artikel 71. De bepaling dat deze borden worden aangebracht op de plaatsen die gelet op de aard van de verstrekte aanduiding, geschikt zijn, is een plaatsingsvoorwaarde. Deze zullen door de gewesten in hun regionale code van de wegbeheerder kunnen worden opgenomen.

De symbolen van de weggebruikers in hun abstracte vorm, zoals ze ook op de andere borden worden gebruikt, worden nu ook hier aangepast op dezelfde manier, genderneutraal en minimalistisch.

Een aantal aanwijzingsborden is verplaatst naar de categorie borden met bijzondere voorschriften. Ze impliceren bijzondere regels die gelden tussen het beginbord (voormalige verkeersborden F1a, en F1b, F5, F9, F12a, F99a, F99b en F99c, F103, F111 en F119) en het eindebord (F3a en F3b, F7, F9, F11, F12b, F101a, F101b en F101c, F105, F113 en F120).

De borden F4a en F4b alsook de borden F117 en F118 worden niet meer vermeldt bij de aanwijzingsborden. Deze borden zijn opgenomen in de categorie van de verbodsborden en kunnen ook een zonale geldigheid hebben.

Om het begin en het einde van werken aan te geven werd vroeger gebruik gemaakt van de borden A31, geplaatst op 150 meter voor de werken, en het bord F47 aan het einde van de werken. Het verkeersbord A31 kondigt nog steeds werken aan en het begin van de werken kan nu zijn aangeduid door het bord R37 en het einde van de werken door het bord R39.

De symbolen waarmee de borden mogen worden aangevuld, worden opgenomen in een bijlage wat de tekst wat luchtiger maakt. De nummering start voor deze borden vanaf F6 en niet vanaf F1. De reden daarvoor is dat de oude borden F1 tot F5 worden verplaatst naar de nieuwe categorie van verkeersborden met bijzondere voorschriften. De nummering beginnen met F6 laat toe zo veel als mogelijk bij de oude nummering aan te sluiten, zoals dat ook het geval is voor de andere borden.

- F6: dit nieuw verkeersbord geeft een afrit van de autosnelweg aan. Het symbool kan worden aangevuld met het nummer van de afrit.

- F7: dit nieuw verkeersbord geeft een verkeerswisselaar aan.

- F8: “Tunnel”. De onderborden M5 en M71 kunnen respectievelijk de lengte en de naam aangeven.

- F13: dit verkeersbord kondigt pijlen aan op de rijbaan maar schrijft op zichzelf niet de keuze van een rijstrook voor. De voorsorteringspijlen schrijven die keuze voor, daarom wordt de legende van het bord aangepast. Er kunnen ook combinaties van F13- en/of F14- en/of F17-signalen bestaan.

- F14: opstelvak voorbehouden voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen. De legende van het verkeersbord wordt aangevuld om aan te geven dat het ook de pijlen van het verkeersbord F13 kan afbeelden.

- F15: verkeersbord dat de keuze van een richting voorschrijft. De legende van het bord wordt aangevuld om aan te geven dat de bestuurder afhankelijk van de richting die hij volgt, de aanwijzingen moet volgen.

- F17: het bord ter aanduiding van de busbaan, (aanpasbaar aan de plaatsgesteldheid). Dit bord neemt nu de vorm aan dat op internationaal niveau is voorzien. Pijlen op het bord duiden de rijrichtingen aan.

- Het oude verkeersbord F18 wordt niet langer behouden omdat er voortaan een samensmelting is tussen de stelsels van busbanen en bijzonder overrijdbare beddingen (zie artikel 74, § 5).

- F23b: het nummer van een autosnelweg wordt nu in wit op een groene achtergrond aangegeven (en niet meer in zwart op een witte

achtergrond), om dezelfde kleuren aan te nemen als de F23c die het nummer van een internationale weg aangeeft.

Wegwijzers F33 a, b en, F34 a, b en c, F35: de legendes van deze verschillende borden zijn vereenvoudigd:

- F33a, F34a, F35: de lijst met voorbeelden is ingekort en de symbolen die erop kunnen voorkomen, worden niet meer vermeld;

- F34b1, F34c1, F34b2, F34c2: deze borden kunnen ook een groene achtergrond hebben.

- F34b2, F34c2: de legende vermeldt niet langer dat de vermelding van de bestemming en de pijl optioneel zijn.

- F37: wegwijzer: de lijst met voorbeelden in de legende is enigszins uitgebreid.

- F41: op de borden ter aanduiding van een omleiding wordt nu ook voorzien dat er bestemmingen kunnen worden aangeduid ipv het woord “omleiding”.

- F44: het bord dat een waterloop aangeeft draagt nu de referentie F44, in plaats van F57.

- F45a en F45b: doodlopende weg. De legende van deze borden is aangevuld om aan te geven dat het symbool kan aangepast zijn aan de plaatsgesteldheid. Dit betekent niet dat het symbool van de fietser, noch van de voetganger kan vervangen zijn door het symbool van een andere bestuurder of voertuig. Het zijn de strepen van het symbool die gewijzigd kunnen zijn om duidelijker de plaatsgesteldheid van het doodlopend gedeelte weer te geven.

- F48 tot F50: het verkeersbord dat de oversteekplaats voor voetgangers aangeeft, draagt nu de referentie F48 in plaats van F49; het bord dat een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen aanduidt, is F49 in plaats van F50. Tot slot wordt het oude bord F50bis het bord F50.

- F50 (oud 50bis): voortaan kan elk gevaar (en dus niet alleen de aanwezigheid van fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen) worden gesignaleerd door middel van dit verkeersbord met het bijbehorende type A-gevaarsbord. De legende van het verkeersbord is aangepast als volgt: “verkeersbord dat de bestuurders die van richting veranderen, wijst op een gevaar” en verduidelijkt dat het symbool van het gevaarsbord kan aangepast zijn in functie van de plaatsgesteldheid.

- F52a en F52b (oude borden F52 en F52bis): de verwijzing naar tunnels is weggelaten aangezien deze borden overal kunnen worden gebruikt.

Voor een aantal borden wordt de legende aangepast om beter bij de realiteit aan te sluiten:

- F53: “Ziekenhuis” eerder dan “verplegingsinrichting”.

- F61 en F62: een nieuw verkeersbord kondigt een beveiligde parking aan, het aantal hangsloten en sterren geeft het beveiligingsniveau aan.

Sommige borden zijn hernummerd: F63 (oude F61), F64 (oude F62), F65a en F65b (oude F63) en F66 (oude F65).

- F65a: de legende “tankstation” vervangt de legende “tankstations”. Het type brandstof kan vermeld zijn op het verkeersbord of op een onderbord, bvb LPG (liquified petroleum gas), CNG (compressed natural gas),…symbolen P37.

- F65: dit nieuwe symbool duidt een elektrische laadpaal aan.

- F69: in het Frans, “cafétéria”, in plaats van “débit de boissons”.

Nieuwe aanwijzingsborden worden toegevoegd:

- F74: “kampeerwagenterrein”: dit nieuw verkeersbord duidt een terrein aan voor het kamperen van kampeerwagens of “mobilhomes”.

- F76: dit nieuw verkeersbord duidt een “picknickplaats” aan.

- F79: dit nieuw verkeersbord duidt een “uitzichtpunt” aan.

- F80 (oude F79), F81, F83, F85: het gaat om aanwijzingsborden met een tijdelijk karakter die worden gebruikt bij werken (nieuwe gele kleur).

- Het oud verkeersbord F89 wordt niet langer oprgenomen: in plaats daarvan kan het bord F91 aangevuld zijn met een onderbord dat de afstand aangeeft.

- F91: de legende van het verkeersbord is geherformuleerd voor meer duidelijkheid, en de laatste twee alinea's ervan zijn geschrapt omdat het ging over plaatsingsvoorwaarden, die onder de bevoegdheid van de gewesten vallen.

- Het bord F96 wordt toegevoegd: het is van hetzelfde type als het bord F81 (die ook van toepassing is als tijdelijk bord bij werken), maar in het blauw: het kan immers een permanente uitwijking zijn.

- F99: dit nieuw verkeersbord duidt een vluchthaven aan voor landbouwvoertuigen. Te gebruiken de tijd nodig om snellere voertuigen voor te laten.

- F100: dit nieuw bord, wat weliswaar in de praktijk al wordt gebruikt, geplaatst aan de grens, geeft de binnenkomst in België aan.

De bepaling dat in bijzondere gevallen andere rechthoekige aanwijzingsborden (dus wegwijzers inbegrepen) eveneens kunnen worden gebruikt, wordt behouden. Echter, de beperking met betrekking tot de kleur werd opgeheven.

Bijlage 2 bevat een lijst van de symbolen die op sommige aanwijzingsborden kunnen voorkomen.

Art. 70 – Borden met bijzondere voorschriften.

In deze nieuwe categorie worden verschillende verkeersborden gegroepeerd, waarvan de meeste voorheen onder de categorie van de aanwijzingsborden vielen. Deze borden, in tegenstelling tot de andere aanwijzingsborden, geven niet alleen aanduidingen aan de weggebruiker: zij bakenen een gebied af waar een bijzondere reglementering van toepassing is door begin en eindeborden.

- R1 en R3 geven het begin en einde van de schoolomgeving aan.

- R5 en R7 geven het begin- en einde aan van een erf, zoals bedoeld in artikel 26 (oude borden F12a en F12b).

- R9 en R11 geven het begin en het einde aan van de voorbehouden weg, voorzien in artikel 28 (oude verkeersborden F99a, b en c, en F101a, b en c – er is nu nog maar één verkeersbord dat wordt behouden om het begin en einde aan te geven – zie artikel 28). Op deze borden zijn ten minste 2 categorieën van weggebruikers aangeduid.

- De nieuwe borden R12 en R13 geven het begin en einde aan van het niet-verplicht fietspad voorzien in artikel 9, § 1, 7° en § 7. In tegenstelling tot het bord dat het fietspad aanduidt, wat een verplicht bord is, is dit bord niet rond maar rechthoekig. Het verschilt ook van de voorbehouden weg die toegankelijk is voor onder meer fietsers, waarvan het verkeersbord (R9) minstens twee categorieën gebruikers moet bevatten.

- R14 en R15 geven het begin en einde aan van een voetgangerszone, voorzien in artikel 29 (oude borden F103 en F105).

- R17 en R19 geven het begin en einde van de fietszone aan (oude borden F111 en F113).

- R21 en R23 geven het begin en einde van het luchthavengebied aan (oude borden F119 en F120).

- R25 en R27 geven het begin en einde van de bebouwde kom aan (oude borden F1a, F1b, F3a en F3b). Er worden verschillende mogelijkheden geboden: een verticaal of horizontaal bord, met of zonder de naam van de bebouwde kom, met of zonder aanduiding van de snelheidsbeperking.

- R29 en R31 geven het begin en einde van de autosnelweg aan, voorzien in artikel 24 (oude borden F5 en F7).

- R33 en R35 geven het begin en einde aan van een autoweg aan, bedoeld in artikel 25 (oude borden F9 en F11).

- Een nieuw verkeersbord R37 geeft werken aan. Het einde van de werkzaamheden wordt aangegeven door het verkeersbord R39 (oud bord F47).

De snelheden die gelden in een erf, op een voorbehouden weg, in een voetgangerszone, een fietszone, een luchthavengebied of een bebouwde kom, kunnen per regio verschillen. Om het voor de weggebruiker duidelijk te maken, kan op het verkeersbord (rechtsonder) de maximaal toegestane snelheid worden vermeld.

Paragraaf 2 bepaalt dat de bijzondere voorschriften in het afgebakende gebied gelden, behalve op plaatsen waar door middel van verkeerstekens een andere regeling is voorzien. Het is immers logisch dat bijvoorbeeld op een autosnelweg, op bepaalde plaatsen een ander snelheidsregime kan worden opgelegd.

De bepaling in paragraaf 2 verduidelijkt dat verkeerstekens een andere regeling kunnen voorzien, en bijv. het parkeren kunnen toelaten in een erf. Dit gaat louter om een ‘plaatselijke afwijking’. Dit betekent niet dat een einde wordt gemaakt aan de geldende gebiedsdekkende maatregel met bijzondere voorschriften.

Dit is anders dan bij onder meer de signalisatie met zonale geldigheid m.b.t. snelheid (art. 71, § 6.2°). Aan de snelheidszones kan immers ook daadwerkelijk een einde worden gesteld door een andere snelheidszone of een gebiedsdekkend bord met bijzondere voorschriften die een snelheidsbeperking impliceert (bijv. R1 schoolomgeving, R5 erf, R14 voetgangerszone, R17 fietszone, R25 bebouwde kom).

Deze mogelijkheid is er niet voor gebiedsdekkende verkeersborden met bijzondere voorschriften. Deze zullen altijd een eindebord moeten hebben, aangezien hier wel meerdere bijzondere voorschriften kunnen gelden (snelheid, parkeren, inhalen, plaats op de openbare weg, etc.).

Art. 71 – Verkeersborden met zonale geldigheid.

Zonale verkeersborden vormen nu ook een aparte categorie waarin alle regels die daarop betrekking hebben worden gegroepeerd, en waarin onder andere het oude artikel 65.5 wordt opgenomen.

- 6 : de zonale reglementering geldt in gans de door het zonaal begin- en eindebord afgebakende zone, behalve op plaatsen waar door middel van verkeerstekens een andere regeling is voorzien, met enkele verduidelijkingen voor wat betreft de snelheidszones:

1° Deze andere regeling kan voortkomen uit borden met bijzondere voorschriften: verschillende van deze borden (schoolomgeving, voorbehouden weg, erf, ...) impliceren immers een specifieke snelheidsbeperking, die dan geldt.

2° De borden die een snelheidszone aanduiden stellen een einde aan de geldende snelheidszone.

Een aantal voorbeelden ter verduidelijking. In een zone betalend parkeren wordt een parkeerplaats voorbehouden voor personen met een handicap (zonder bijkomende aanduiding betreffende het betalend parkeren). Op die parkeerplaats voor personen met een handicap geldt dan geen betalend parkeren. Dit is een lokale afwijking.

Ingeval een erf is afgebakend binnen een ruimere blauwe zone geldt er een algemeen parkeerverbod. Zijn er toch parkeervakken aangeduid, dan geldt de blauwe zonereglementering (van de ruimere blauwe zone waarbinnen het erf zich bevindt).

Voor snelheidszones geldt het principe:

- de ene snelheidszone (Z1-C43) beëindigt de andere snelheidszone.

- hetzelfde geldt voor de R-borden (dit zijn ‘gebiedsdekkende’ borden met bijzondere voorschriften) die een snelheidsbeperking impliceren (bijv. een erf).

Zo kan een zone 50 beëindigd worden door het begin van een zone 30, het begin van een erf, etc. Een bord dat het einde van de zone 50 aanduidt is op die plaatsen overbodig.

- Gewone verkeersborden (niet-zonaal of niet gebiedsdekkend met bijzondere voorschriften; dus geen Z- of R-borden) betekenen louter een ‘plaatselijke afwijking’, maar stellen geen einde aan de snelheidszone.

Zo geldt na een bord C43 ’30’ dat is geplaatst binnen een zone 50, na het kruispunt opnieuw de zonale snelheid (50 km/u).

Art. 72 – Onderborden.

Er wordt voorzien dat meerdere categorieën van voertuigen of weggebruikers op eenzelfde onderbord kunnen aangebracht zijn.

Ook andere dan de in dit besluit en in bijlage 1 vermelde opschriften kunnen op een onderbord aangebracht zijn. Zo kan ook bv. het woord “vergunninghouders” op een onderbord aangebracht zijn. Ook afkortingen mogen gebruikt worden.

Onderborden laten toe om de betekenis van een verkeersbord nader te bepalen of te beperken door een opschrift of een symbool. Dit bord wordt onder het verkeersbord bevestigd.

Onderborden waren voorheen verspreid over vele artikelen en opgenomen in het voormalige artikel 65.2. Zij zijn nu gegroepeerd in artikel 72, en voorzien in de legende van bepaalde verkeersborden. De lijst van opschriften en symbolen die op de onderborden kunnen worden aangebracht, alsook hun betekenis, staat in bijlage 1.

Andere belangrijke wijziging: de onderborden hebben nu zwarte opschriften of symbolen op een witte achtergrond, in plaats van witte opschriften of symbolen op een blauwe achtergrond. Deze kleurencombinatie is conform aan het Verdrag van Wenen. Een overgangsperiode wordt voorzien voor blauwe onderborden.

Het artikel wordt opgesplitst in verschillende categorieën van onderborden.

Er worden telkens een aantal voorbeelden gegeven van hoe de verschillende types onderborden eruit zien. De symbolen die erop kunnen worden aangebracht, zijn vermeld in bijlage 1. Wanneer het gebruik van een onderbord tot een bepaald bord wordt beperkt, wordt dat expliciet vermeld.

Er wordt ook een paragraaf “andere onderborden” toegevoegd, met onder andere de vermelding “herhaling”, “schoolstraat” en het symbool dat een speelstraat aanduidt.

Er wordt een aantal nieuwe onderborden toegevoegd, zoals voor het betalend parkeren (symbool “€”), motorfietsen op de rijbaan,… Dit laatste onderbord kan een E1 verkeersbord aanvullen om het parkeren op trottoirs te verbieden, mogelijk via een zonaal bord.

Wanneer een bord C3 aangevuld is met een onderbord M41a-P.30 (uitgezonderd laden en lossen van goederen), hebben de voertuigen er slechts toegang om zich onmiddellijk naar de plaats te begeven waar ze moeten laden of lossen, en vervolgens moeten

ze het gebied onmiddellijk verlaten.

Afdeling 4 – Wegmarkeringen.

De structuur van dit hoofdstuk wordt aangepast.

Art. 73 – Overlangse wegmarkeringen die de rand van de rijbaan aanduiden.

Dit is het vroegere artikel 75, dat geherstructureerd is.

- 1, 2° voorziet nu een gele doorlopende streep op de werkelijke rand van de rijbaan, op de boordsteen van het voetpad of de verhoogde berm. Voordien was enkel de gele onderbroken streep voorzien. Het stilstaan en parkeren is verboden langs die doorlopende streep.

In § 2, de denkbeeldige rand van de rijbaan bakent de zones af die voorbehouden zijn voor het stilstaan en parkeren en waarop dus niet mag worden gereden, behalve voor kruisen of inhalen. Het gaat om de op de rijbaan getrokken witte doorlopende streep.

- 3, betreffende de afbakening, neemt het oude artikel 79 over. Het is opnieuw geformuleerd vanuit het oogpunt van de weggebruiker, aangezien de vroegere formulering een voorwaarde vormde voor het plaatsen van deze reflectoren, waarvoor de gewesten bevoegd zijn.

Art. 74 – Overlangse markeringen die de rijstroken van elkaar scheiden.

Het gaat om het oude artikel 72.

Het oude artikel 72.7, dat betrekking heeft op de markering van de spitsstrook, is in de laatste alinea van § 3 opgenomen.

- 5: De nieuwe tekst voegt de busstrook en de bijzondere overrijdbare bedding samen. Het verschil tussen een bijzondere overrijdbare bedding en de busstrook was onder meer dat op een busstrook de bestuurders deze mochten volgen in de onmiddellijke nabijheid van het kruispunt om van richting te veranderen, wat niet het geval was voor de bijzondere overrijdbare bedding. In de Nederlandse tekst wordt de term “busstrook” hernoemd: het wordt nu de “busbaan”.

De tekst bepaalt nu dat wanneer de doorlopende streep van de busbaan overgaat in onderbroken strepen, voertuigen op de busbaan mogen rijden om op het eerstvolgende kruispunt van richting te veranderen. De regel, die door de markering gematerialiseerd wordt, is duidelijker voor de bestuurder. Hij hoeft niet langer te interpreteren waar de "onmiddellijke nabijheid" van het kruispunt zich bevindt.

Er blijft één bord over, namelijk het verkeersbord F17 (aanpasbaar aan de plaatsgsteldheid). Dit bord neemt nu de vorm aan dat op internationaal niveau is voorzien.

Art. 75 – Overlangse wegmarkeringen die een fietspad aanduiden.

In het oude artikel 74 werd nog vermeld dat het moest gaan om een deel van de openbare weg “dat niet breed genoeg is voor het autoverkeer”. Dit wordt nu weggelaten, het is de wegmarkering die een fietspad aanduidt en of dat het al dan niet breed genoeg is voor het autoverkeer doet er niet toe.

Art. 76 – Dwarsmarkeringen.

Dit artikel is zeer licht geherformuleerd en een nieuwe § 5 voorziet dat witte lichtspijkers die op kruispunten zijn aangebracht, fietspaden (of delen van de openbare weg aangeduid door de verkeersborden D9 of D11) met elkaar verbinden.

Art. 77 – Andere wegmarkeringen.

Dit artikel blijft nummer 77. Sommige formuleringen zijn verbeterd.

Wanneer parkeerplaatsen in de parkeerstrook worden afgebakend d.m.v. witte wegmarkeringen, maken zij geen deel uit van de rijbaan. Bestuurders mogen hier niet over rijden. De aanduidingen dienen louter om het parkeren achter de denkbeeldige rand van de rijbaan te organiseren.

Wanneer parkeerplaatsen op de rijbaan worden afgebakend bijv. d.m.v. hoek- en T-markeringen (subtiele aanduidingen), blijven zij deel uitmaken van de rijbaan. Bestuurders mogen hier dus over rijden. De aanduidingen dienen dan louter om het parkeren op de rijbaan te organiseren.

Motorfietsen zijn ook opgenomen in § 5, zodat zij kunnen worden geparkeerd op een plaats die is uitgerust met rekken of met een symbool van een motorfiets dat op de grond is aangebracht.

In § 6 wordt niet langer gespecificeerd dat het gaat om "de zone, aansluitend op een fietspad". In feite kunnen er ook zonder fietspaden opstelvakken voor fietsers of bromfietsers bestaan.

Een nieuwe § 9 bepaalt dat witte zigzagmarkeringen op de grond kunnen aangebracht zijn. Deze zigzagmarkeringen blijven deel

uitmaken van de rijbaan. Bestuurders mogen hier dus over rijden. Zij bakenen laad- en loszones af, zones voor het laten in-of uitstappen van personen of haltes voor het geregeld openbaar vervoer. De markering die in het huidige artikel 77.3 als voorbeeld is opgenomen ter aanduiding van een bushalte wordt niet langer behouden omdat door de gelijkenis met “verdrijvingsvlakken” bestuurders er dikwijls verkeerdelijk vanuit gaan dat ze niet over die bushalte mogen rijden.

De bepaling met betrekking tot de afbakening van de openbare weg door middel van reflectoren (oud artikel 79), wordt nu in artikel 73, § 3 opgenomen. De informatie die deze geven aan de weggebruikers wordt verduidelijkt, namelijk dat de rode of oranje reflectoren de rechterrand aanduiden en de witte reflectoren de linkerrand.

Het oude artikel 73 (voorlopige markeringen) wordt nu opgenomen in § 10. Het doel bestaat erin om de mogelijkheden voor de wegbeheerder uit te breiden in geval van een werf op de openbare weg. Het betreft niet meer enkel de markeringen die de rijstroken aanduiden, maar ook de voorsorteringspijlen, de fietspaden of de dwarsmarkeringen zoals de oversteekplaatsen voor voetgangers of de stopstrepen.

Deze voorlopige markeringen maken de witte markeringen die zij vervangen waardeloos.

Er wordt de voorkeur gegeven aan de oranje-gele kleur boven de oranje kleur, vermits die ’s nachts de beste zichtbaarheid geeft. De wegbeheerder moet er in ieder geval op toezien dat geen kleur wordt gebruikt die te fel lijkt op de gele kleur die wordt gebruikt voor de markeringen voor het stilstaan en parkeren.

Hoofdstuk 9 – Borden op voertuigen.

Dit nieuw hoofdstuk 9 wordt exclusief gewijd aan de borden op voertuigen, die tot nu verspreid waren over meerdere artikelen.

Art. 78 – Borden voor specifiek vervoer.

Dit nieuwe artikel omvat de borden die moeten worden aangebracht op voertuigen voor schoolvervoer (V1, dat was opgenomen in het vroegere artikel 39bis.1 en waarvan het ontwerp is gemoderniseerd), voor gemeenschappelijk vervoer van personen met een handicap (V2), ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit (V3) en voor het woon-werkverkeer (V4).

Art. 79 – Bord voor het begeleiden van een groep fietsers.

Dit artikel vervangt het oude artikel 43bis.5.

Art. 80 – Snelheidsplaat.

Dit artikel vervangt het oude artikel 59.3. Enkel de voertuigen waarvan de snelheid op autosnelwegen beperkt is tot 100 km/u moeten nog een snelheidsplaat voeren.

Het gaat met andere woorden over de zogenaamde “tempo 100” autocars. De snelheid van andere voertuigen boven de 3,5 ton is sowieso technisch beperkt tot 90 km/u waardoor een snelheidsplaat geen meerwaarde biedt.

Hoofdstuk 10 – Rijwielen, hun aanhangwagens, voortbewegingstoestellen en gespannen.

Afdeling 1. – Uitrusting en afmetingen van rijwielen en hun aanhangwagens.

Art. 81 – Uitrusting en afmetingen van rijwielen en hun aanhangwagens.

Dit artikel (oude artikel 82) bevat de bepalingen met betrekking tot de verplichte uitrusting en de afmetingen van rijwielen: reflectoren, remmen, bel, … Het wordt sterk vereenvoudigd.

De filosofie die wordt gevolgd is de volgende: de huidige tekst moet de gebruiksregels van bepaalde uitrustingen bepalen, maar de specifieke technische voorschriften hoeven niet meer in de Code van de openbare weg voor te komen.

Het vroegere artikel 82.1.1, 5°, is niet opgenomen: fietsen worden niet langer onderscheiden naar de diameter van de wielen, de aanwezigheid van een koersstuur of bepaalde soorten banden.

Qua reflectoren stelt § 1 de regel vast, die "altijd" geldt, en § 2 voorziet in de uitzondering op de verplichting van reflectoren, overdag en bij voldoende zicht. Het gebruik van lichten valt nu onder artikel 44.

- 3 voorziet nu in rode reflectoren aan de achterzijde van aanhangwagens, en niet meer in rode lichten. De vermelding in het vroegere artikel 82.1.3. dat de aanhangwagen moest voorzien zijn van rode lichten wanneer het rode licht van het rijwiel door de aanhangwagen werd verborgen, is nu opgenomen in artikel 44.

In § 4 (oude 82.1.4.), wordt er in punt 5° geen melding meer gemaakt van reflectoren die vóór 1 januari 1985 zijn aangebracht.

In de bepaling “De lichten en reflectoren moeten duidelijk zichtbaar zijn en goed werken” worden de woorden “goed onderhouden zijn" geschrapt, want een goede werking impliceert een goed onderhoud.

De technische specificaties van reflectoren zijn bepaald in het koninklijk besluit van 21 december 1983 betreffende de goedkeuringseisen waaraan de reflectoren en retro-reflecterende banden voor rijwielen en hun aanhangwagens, alsook de zijdelingse reflectoren en de retro-reflecterende banden voor bromfietsen, moeten voldoen. Dit koninklijk besluit blijft van toepassing.

- 5 (oude 82.2.) wordt vereenvoudigd, "bel" vervangt "geluidstoestel dat uit een bel bestaat".
- 6 (oude 82.3.) is ook sterk vereenvoudigd: het vermeldt voor alle rijwielen een "voldoende doelmatige reminrichting".

De “aanhangfiets” of “halve fiets” of “fietsstang” (die bestaat uit een trekhaak die aan de fiets van een volwassene wordt bevestigd, ter vervanging van het voorwiel of die het voorwiel omhoog brengt) wordt in het nieuwe § 7 beschouwd als deel uitmakend van de fiets zelf en niet meer als een aanhangwagen. Dit betekent dat deze ook voorzien moet worden van de nodige reflectoren en lichten achteraan, net zoals een fiets.

- 8 herhaalt het oude artikel 82.4. De maximumbreedte van een fiets wordt verhoogd van 0,75 tot 1 meter: dit strookt met het feit dat rijwielen van maximum een meter breed met fietsen worden gelijkgesteld.

Wanneer er gewag gemaakt wordt van de breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, heeft dit enkel betrekking op de aanhangwagen en niet op de lading. Immers, de afmetingen van de lading zijn een bevoegdheid van de gewesten.

De verwijzing naar de proefprojecten betreffende het vervoer van goederen in aanhangwagens met een breedte van maximaal 1,20 meter is hier niet opgenomen.

Een nieuw § 9 voorziet nu in de mogelijkheid voor de lokale of federale politie om blauwe lichten en een sirene te gebruiken op een rijwiel.

Afdeling 2. – Uitrusting en afmetingen van voortbewegingstoestellen.

Art. 82 – Uitrusting en afmetingen van voortbewegingstoestellen.

Dit is het vroegere artikel 82bis. Het blijft ongewijzigd.

Afdeling 3. - Uitrusting en afmetingen van gespannen.

Art. 83 – Uitrusting en afmetingen van gespannen.

De nummering van dit artikel wordt ook aangepast. Ter herinnering: reflectoren moeten goedgekeurd zijn overeenkomstig het KB van 8 mei 1969 betreffende de goedkeuring van reflectoren voor voertuigen (B.S. 13.05.1969).

Volgens een algemene verbodsbepaling mogen geen andere reflectoren worden aangebracht dan die voorgeschreven in het Technisch Reglement, maar dat is niet van toepassing op gespannen. De mogelijkheid van oranje zijreflectoren moet dus behouden blijven (wat reflectoren van andere kleuren uitsluit).

Het oud artikel 83.1. was uiterst technisch en dus ingewikkeld. Het wordt daarom vervangen door een eenvoudige bepaling die stelt dat reflectoren altijd duidelijk zichtbaar moeten zijn.

Hoofdstuk 11 – Opheffing, overgangsbepalingen en inwerkingtreding.

Art. 84 – Opheffing.

Het koninklijk besluit van 1975 kan in zijn geheel worden opgeheven: de bepalingen waarvoor de federale overheid bevoegd is, zijn opgenomen in dit besluit. De bepalingen waarvoor de gewesten bevoegd zijn, zijn opgenomen in gewestelijke besluiten die in werking treden op dezelfde datum als dit koninklijk besluit.

Art. 85 – Overgangsbepalingen.

De meeste borden zijn gewijzigd om tegemoet te komen aan verschillende doelstellingen: in overeenstemming zijn met het Verdrag van Wenen en dus op internationaal niveau geharmoniseerd, zo zichtbaar mogelijk zijn (met een witte of zwarte bies), genderneutraal en moderner zijn. Ook de kleur van de onderborden is gewijzigd (zwart op wit in plaats van wit op blauw).

Om de wegbeheerders toe te laten om de verkeersborden te vervangen al naar gelang hun slijtage (een bord heeft een levensduur van minder dan 10 jaar), wordt een overgangsperiode tot 1 januari 2045 voorzien. De oude verkeersborden die niet overeenstemmen met de nieuwe verkeersborden van de code van de openbare weg worden geacht dezelfde betekenis te hebben als die nieuwe verkeersborden.

Echter, de oude verkeersborden F17, F18 en de oude wegmarkeringen bedoeld in artikel 72.5 en 72.6 behouden hun betekenis tot 1 januari 2027;

De oude verkeersborden F111 en F113 met een zonale geldigheid of met de vermelding "fietsstraat" worden slechts tot 1 januari 2035 geacht dezelfde betekenis te hebben als de nieuwe verkeersborden R17 (“fietszone”) en R19 (“einde van een fietszone”).

Art. 86 – Inwerkingtreding.

Aangezien de Code van de openbare weg wordt aangevuld door drie gewestelijke besluiten ("Wegcodes") en om een gelijktijdige inwerkingtreding te verzekeren, wordt de datum van inwerkingtreding bepaald op 1 september 2026.

Deze termijn na de publicatie in het Belgisch Staatsblad geeft de nodige tijd voor de vele aanpassingen, met name op het gebied van regelgeving, informatica of onderwijs, die voortvloeien uit deze herziening van het koninklijk besluit van 1975.

Art. 87. – Uitvoeringsbepaling.

Wijst de persoon aan die belast is met de uitvoering van het besluit.

Bijlage 1

Er is een nieuw symbool voor bakfietsen (P3). Dit kan bijvoorbeeld nuttig zijn met betrekking tot het parkeren.

De symbolen voor deelvoertuigen worden herzien om ze leesbaarder te maken: fietsen (P4), voortbewegingstoestellen (P6) en bromfietsen (P7).

Het symbool voor de step (P5, voortbewegingstoestel) wordt eveneens herzien.

Bijlage 2

Er wordt een nieuw symbool toegevoegd voor "Zone met economische activiteiten” ter vervanging van het "Bedrijfs- en industriepark".

Wanneer er is vermeld dat het om een "voorbeeld" gaat, betekent dit dat het symbool door de wegbeheerder kan worden aangepast. Het is dus niet uitgesloten dat verschillende gemeenten andere symbolen gebruiken. Indien nodig zullen de grenzen van deze aanpassingen in de eigen regelgeving van de regio's worden vastgesteld.

Oudere artikelen die niet zijn hernomen.

Oud artikel 11 – Snelheidsbeperkingen.

Omdat enkel nog de bepaling mbt de snelheid op autosnelwegen overblijft voor wat betreft de federale overheid, wordt artikel 11 niet langer behouden en wordt de snelheidsbeperking van 120 km/u op autosnelwegen in het artikel 24 dat betrekking heeft op de autosnelwegen opgenomen.

Oude artikel 18 – Afstand tussen de voertuigen.

Het oude artikel 18, betreffende de afstanden tussen voertuigen, dat een reeks veiligheidsafstanden opsomde die bestuurders in specifieke situaties ten opzichte van elkaar moesten aanhouden, wordt niet behouden.

De regel dat elke bestuurder, rekening houdend met zijn snelheid, tussen zijn voertuig en zijn voorligger een voldoende veiligheidsafstand moet houden, blijft behouden in artikel 10, § 3.

Het oude artikel 18.1 dat stelde dat op bruggen een afstand van 15 meter moet nageleefd worden tussen voertuigen met een MTM van meer dan 7,5 ton wordt niet behouden. Aan deze regel liggen immers technische (=infrastructurele) redenen ten grondslag en bijgevolg gaat het om een gewestelijke bevoegdheid.

De oude artikelen 18.2. en 18.3. zijn niet hernomen. De in artikel 10, § 3, geformuleerde regel impliceert de inachtneming van minimumafstanden, die voor alle bestuurders gelden, zodra de maximumsnelheid hoger is dan 50 km/u. Zo houdt de regel van artikel 10, § 3 in dat er een afstand van 27,77 m moet worden aangehouden tussen twee voertuigen met een snelheid van 50 km/u. Bij 70 km/u neemt deze afstand toe tot 38,88 m. Bij 90km/u neemt deze afstand toe tot precies 50m.

Het lid van het oude artikel 18.4. betreffende het gebruik van dimlichten of grootlichten voor de militaire voertuigen wordt geplaatst in het hoofdstuk betreffende het gebruik van de lichten (artikel 44, § 5, 3°), en het lid betreffende de signalisatie van militaire konvooien bevindt zich voortaan in de bepalingen over het gedrag van weggebruikers in groep (artikel 38, § 6).

Oude artikel 22ter – Verkeer op rijbanen voorzien van verhoogde inrichtingen.

Dit artikel wordt niet behouden. De bepalingen uit het artikel worden ofwel opgenomen in andere artikelen ofwel weggelaten.

Dat het naderen van verhoogde inrichtingen met matige snelheid moet gebeuren, wordt beschouwd als een gewestelijke bevoegdheid.

De voorzichtigheidsplicht wordt ook hier weggelaten, alweer in de logica dat artikel 7 dit reeds op algemene wijze regelt. De regelsover het stilstaan en parkeren worden opgenomen in de desbetreffende artikelen.

De snelheid van 30 km/u wordt niet langer behouden omdat deze snelheidsbeperking een regionale bevoegdheid is.

Oude artikel 22quater – Zones met een snelheidsbeperking van 30 km/u.

Dit artikel wordt niet behouden omdat het niet meer doet dan verwijzen naar de verkeersborden die een zone 30 aanduiden en naar de snelheidsbeperking van 30 km/u die er geldt (wat overbodig is aangezien die op het verkeersbord is vermeld).

Oude artikel 22novies – Verkeer in fietsstraten.

Dit artikel wordt niet behouden. De verschillende bepalingen die erin werden vermeld (plaats op de rijbaan, toegang, inhalen en snelheid) werden opgenomen in de artikelen die daarop betrekking hebben. De maximumsnelheid van 30 km/u is nu een gewestelijke bevoegdheid.

Oude artikel 22decies – Verkeer op spitsstroken.

Bij artikel 74, § 3, laatste lid wordt een specifieke markering voorzien. Het is dus niet nodig dit hier te behouden, temeer dat de regels voor het gebruik van de spitsstrook zijn opgenomen in artikel 9, § 5 betreffende de plaats van de weggebruikers op de openbare weg en ook nog eens in artikel 59 over de verkeerslichten boven de rijstroken of andere delen van de openbare weg en bij artikel 63, § 3.

Oud artikel 26 – Halfmaandelijks beurtelings parkeren in gans een bebouwde kom.

Het halfmaandelijks beurtelings parkeren in een volledige bebouwde kom, wat haast niet meer gangbaar was, wordt niet langer behouden.

Oud artikel 27 – Beperkte parkeertijd.

Dit artikel wordt niet behouden. Het betalend parkeren wordt sinds het arrest van 48/2013 van het Grondwettelijk Hof van 28 maart 2013 beschouwd als een gewestelijke bevoegdheid. Bijgevolg worden de bepalingen die in het oude artikel 27 waren opgenomen, niet langer behouden.

De bepalingen over de blauwe zones werden eveneens niet hernomen omdat deze beschouwd worden als een bevoegdheid van de gewesten.

De verkeersborden betreffende het betalend parkeren worden niettemin behouden met het oog op het behoud van een coherent geheel van verkeersborden die betrekking hebben op het parkeren en rekening houdend met het feit dat het gaat om een wijze van signaleren die gericht is op de weggebruikers.

Oude artikelen 27bis - Parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap en 27ter - Voorbehouden parkeerplaatsen.

Voorbehouden parkeerplaatsen worden aangeduid door verkeersborden en dus worden deze artikelen, geheel volgens de gehanteerde logica, niet langer behouden omdat de legende van de verkeersborden voldoende is.

Oude artikel 27quater. Elektronische toezicht.

Het oude artikel 27quater dat bepaalde dat een gemeente het gebruik van de gemeentelijke parkeerkaart kan vervangen door een elektronisch toezichtsysteem op basis van het kenteken van het voertuig wordt niet behouden. Het is immers niet aan de federale overheid om te bepalen hoe die controle kan gebeuren.

Oud artikel 27quinquies – Gebruik van een wielklem

De regels rond het gebruik van de wielklem zijn een bevoegdheid van de gewesten en worden bijgevolg niet meer weerhouden in de Code van de openbare weg.

Oud artikel 28 - Openen van portieren.

De bepalingen van het oud artikel 28 worden opgenomen in artikel 7 aangezien het om een gedragsregel gaat.

Oude artikelen 29, 30 en 30bis – Gebruik van de lichten.

Oude artikelen 29, 30 en 30bis (bestendig gebruik achterlicht en dimlicht van bromfietsen) worden opgenomen in één artikel, namelijk het nieuwe artikel 44 dat alle regels wat betreft het gebruik van de lichten groepeert.

Oud artikel 38 – Gedrag tegenover prioritaire voertuigen die het speciaal geluidstoestel gebruiken

Dit artikel wordt niet behouden; is nu geregeld in artikel 11, § 3, 2° (voorrang).

Oud artikel 39 – Gedrag tegenover autobussen en trolleybussen die hun halteplaatsen verlaten.

Dit artikel wordt niet behouden, de regels die erin opgenomen waren, worden nu vermeld in artikel 11, § 3, 3° (voorrang).

Oud artikel 39bis – Gedrag tegenover voertuigen voor schoolvervoer.

De verwijzing naar het bord waarmee deze voertuigen moeten worden gesignaleerd, de technische voorschriften en hoe het moet geplaatst worden, worden opgenomen in een apart artikel (art. 78).

De bepaling die het gedrag van de bestuurder regelt bij het naderen van een schoolbus wordt gewijzigd en in het nieuwe artikel 34, § 3 (gedrag tegenover voetgangers) opgenomen. Wanneer de schoolbus (waarvan alle richtingaanwijzers werken) zich op de rijbaan bevindt, moet de bestuurder die rijdt langs de kant waar de kinderen in- of uitstappen (dit wordt niet langer aan zijn beoordeling overgelaten, de woorden “zo nodig” worden immers geschrapt) achter de schoolbus stoppen.

Oud artikel 44 – Bestuurders en passagiers van voertuigen.

Dit artikel dat een hele reeks bepalingen bevatte met betrekking tot het gebruik van de zitplaatsen door de bestuurders en de passagiers wordt geherstructureerd en vervangen door het artikel 41 “Zitplaatsen”.

Oud artikel 45 (en volgende) – Lading van de voertuigen.

Artikel 45, 45bis, 46 en 47, met betrekking tot de lading worden niet behouden omdat dit een regionale bevoegdheid is geworden; deze worden dus niet langer vermeld.

Oud artikel 48 – Uitzonderlijk vervoer.

Artikel 48 betreft een regionale bevoegdheid en wordt dus niet langer opgenomen in het nieuwe koninklijk besluit.

Oud artikel 48bis – Uitzonderlijk vervoer en vervoer van gevaarlijke goederen.

Dit artikel behoort alleen voor wat betreft het vervoer van ontplofbare, radioactieve of dierlijke stoffen nog tot de bevoegdheid van de federale overheid.

Het oude artikel 48bis.1, met betrekking tot de verplichting de autosnelwegen te volgen, wordt nu opgenomen in het artikel over de autosnelwegen (artikel 24, § 6).

Het oude artikel 48bis.2, met betrekking tot de verkeersborden C24a, b of c die de toegang verbieden voor voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren, wordt weggelaten omdat dit verbod, in de gehanteerde logica, reeds volgt uit de verkeersborden en dus niet hoeft herhaald te worden.

Oude artikel 54. – Handkarren.

Dit artikel wordt in de gehanteerde logica niet langer behouden want het wordt al geregeld door de algemene voorzichtigheidsplicht voorzien in artikel 7.

Oude artikel 56 – Voertuigen en dieren die vaartuigen jagen.

Dit artikel wordt niet behouden. De toepassing van dit artikel in het kader van folkloristische manifestaties lijkt zo beperkt dat het geen zin heeft dit nog op te nemen. Daarenboven wordt het gebruik van de lichten al geregeld in artikel 44.

Oude artikel 56bis – Folkloristische voertuigen.

Dit artikel wordt evenmin behouden. Een definitie van folkloristische voertuigen wordt voorzien en de bepaling over de slepen (artikel 40, § 2, 6°) voorziet reeds dat ze meer dan één voertuig mogen trekken. Omdat het oude artikel 56bis geen andere bepalingen bevat, behalve het feit dat folkloristiche voertuigen niet aan een aantal bepalingen van het technisch reglement moeten voldoen (wat ook voorzien is in het technisch reglement), is het niet nodig een apart artikel over deze voertuigen te behouden. De uitzonderingen voorzien in artikel 56bis met betrekking tot de lading (oud art. 46) en het uitzonderlijk vervoer (oud art. 48) zijn een gewestelijke bevoegdheid.

Oude artikel 57 – Verkeer binnen de haven en luchthavens.

Omdat de federale overheid niet bevoegd is om te bepalen dat gemeenteraden aanvullende reglementen mogen nemen binnen die gebieden, wordt het oude artikel 57 niet behouden.

Om de weggebruikers erop te wijzen dat ze een luchthavengebied binnenrijden worden borden voorzien (R21 en R23, cf. artikel 70).

Oude artikel 58 – Verkeersbeperkingen bij dooiweder.

Dit artikel wordt niet behouden. Deze bepaling biedt de gouverneurs de mogelijkheid om verkeersbeperkingen bij dooiweder in te

stellen. Dit had vooral betrekking op de vroegere kasseiwegen die er bij dooiweer slecht konden bijliggen maar dat is niet meer van deze tijd. Daarenboven is dit geen federale bevoegdheid.

Oude artikelen 78 (Signalisatie van werken en verkeersbelemmeringen) en 80 (Het aanbrengen van de verkeerstekens)

Het oude artikel 78 met betrekking tot het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen wordt niet langer behouden; het betreft een gewestelijke bevoegdheid. Hetzelfde geldt voor artikel 80 met betrekking tot het aanbrengen van de verkeerstekens.

Oude artikel 81 (Motorvoertuigen en hun aanhangwagens).

Het oud artikel 81.1 met betrekking tot de technische voorschriften voor motorvoertuigen dat bepaalde technische voorschriften waaraan motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen bepaalde, wordt niet behouden. Dit is immers vastgelegd in het Technisch Reglement van de auto’s en het Technisch Reglement van de bromfietsen en motorfietsen. Het gaf geen toegevoegde waarde dit hier te vermelden, integendeel, het zorgt alleen maar voor verwarring omdat deze technische reglementen enkel van toepassing zijn op voertuigen die in België worden ingeschreven.