

FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOERSERVICE PUBLIC FEDERAL
MOBILITE ET TRANSPORTS

Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, artikel 1, eerste lid;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op advies xxxxx van de Raad van State, gegeven op xxxx, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Artikel 1. – In het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, worden de artikelen 2.68, 2.69 en 2.73 ingevoegd, luidende:

« 2.68. « **Autobus** »: elk voor het vervoer van zittende en staande passagiers ontworpen en gebouwd motorvoertuig met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend.

2.69. « **Autocar** »: elk voor het vervoer van uitsluitend zittende passagiers ontworpen en gebouwd motorvoertuig met meer dan acht

Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

PHILIPPE, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, l'article 1^{er}, alinéa 1^{er};

Vu l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique ;

Vu l'association des gouvernements régionaux ;

Vu l'avis xxxxxx du Conseil d'Etat, donné le xxxxx, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRETE ET ARRETONS :

Article 1^{er}. – Dans l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, sont insérés les articles 2.68, 2.69 et 2.73 rédigés comme suit :

« 2.68. « **autobus** »: tout véhicule à moteur conçu et construit pour transporter des passagers assis et debout comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises.

2.69. « **autocar** »: tout véhicule à moteur conçu et construit pour transporter exclusivement des passagers assis

zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend.

2.73. « Landbouwvoertuig »: elk landbouw- of bosbouwvoertuig op wielen of rupsbanden, met motor, ten minste twee assen en een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van niet minder dan 6 km/h, dat voornamelijk voor tractiedoeleinden is bestemd en in het bijzonder is ontworpen voor het trekken, duwen, dragen of in beweging brengen van bepaalde verwisselbare uitrustingsstukken die voor gebruik in de land- of bosbouw zijn bestemd, of voor het trekken van aanhangwagens of uitrustingsstukken voor de land- of bosbouw; het kan zijn aangepast om een lading te vervoeren voor landbouw- of bosbouwdoeleinden en kan zijn uitgerust met één of meer zitplaatsen voor passagiers. ».

Art. 2. – Artikel 11.2, 1°, a) van hetzelfde besluit, vervangen door het koninklijk besluit van 18 september 1991, wordt aangevuld met een lid luidende:

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

Art. 3. – In artikel 17.2 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 20 juli 1990, 4 april 2003, 21 december 2006, 28 december 2006 en 26 april 2007, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

a) in de bepaling onder 6° worden de woorden « bestemd voor het vervoer van zaken » ingevoegd tussen de woorden « slepen » en « met »;

b) de bepaling onder 7° wordt opgeheven.

Art. 4. – Artikel 17.2bis van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 26 april 2007, wordt opgeheven.

comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises.

2.73. « Véhicule agricole »: tout véhicule agricole ou forestier à roues ou à chenilles, à moteur, ayant au moins deux essieux et une vitesse maximale par construction égale ou supérieure à 6 km/h, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ²ou actionner certains équipements interchangeables destinés à des usages agricoles ou forestiers, ou tracter des remorques ou engins agricoles ou forestiers; il peut être aménagé pour transporter une charge dans un contexte agricole ou forestier et/ou peut être équipé d'un ou de plusieurs sièges passagers. ».

Art. 2. – L'article 11.2, 1°, a) du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 18 septembre 1991, est complété par un alinéa rédigé comme suit:

« Toutefois, la vitesse des véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes et des autobus y est limitée à 90 km à l'heure. La vitesse des autocars dont toutes les places assises sont équipées d'une ceinture de sécurité et avec un limiteur de vitesse réglé sur une vitesse maximale de 100 km/h, y est limitée à 100 km à l'heure. ».

Art. 3. – Dans l'article 17.2 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 20 juillet 1990, 4 avril 2003, 21 décembre 2006, 28 décembre 2006 et 26 avril 2007, les modifications suivantes sont apportées :

a) dans le 6° les mots « affectés au transport de choses » sont insérés entre les mots « trains de véhicules » et « dont » ;

b) le 7° est abrogé.

Art. 4. – L'article 17.2bis du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 26 avril 2007, est abrogé.

Art. 5. – Artikel 21.1 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 16 juli 1997, 24 juni 2000, 4 april 2003 en 13 februari 2007, wordt aangevuld met de bepaling onder het vijfde streepje, luidende:

« – aan de bestuurders van landbouwvoertuigen. ».

Art. 6. – In artikel 22decies van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 21 juli 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden « de signalisatie bedoeld in artikel 65.4 of » ingevoegd tussen de woorden « geregeld door » en de woorden « de verkeerslichten »;

2° in het tweede lid worden de woorden « deze verkeerslichten buiten werking zijn » vervangen door de woorden « noch de signalisatie bedoeld in artikel 65.4 noch de verkeerslichten in werking zijn, ».

Art. 7. – In artikel 59.3 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 18 september 1991 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 29 mei 1996, worden de woorden « het artikel 11.3.1° tot 3° » vervangen door de woorden « de artikelen 11.2, 1°, a) en 11.3.1° tot 3° ».

Art. 8. – Artikel 65.2 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 20 juli 1990, 18 december 2002, 10 september 2009 en 21 juli 2016, wordt aangevuld met een lid, luidende :

De onderborden die een tijdsbeperking aanduiden, hebben zwarte opschriften op een witte achtergrond of witte opschriften op een blauwe achtergrond en zijn van het volgende model:

7 - 19u

7 - 19u

Art. 5. – L'article 21.1 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 16 juillet 1997, 24 juin 2000, 4 avril 2003 et 13 février 2007, est complété par le cinquième tiret rédigé comme suit :

« – aux conducteurs de véhicules agricoles. ».

Art. 6. – Dans l'article 22decies du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 21 juillet 2016, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l'alinéa 1^{er}, les mots « la signalisation visée à l'article 65.4 ou » sont insérés entre les mots « est réglé par » et les mots « les signaux lumineux » ;

2° dans l'alinéa 2, les mots « ces signaux lumineux de circulation ne fonctionnent pas » sont remplacés par les mots « ni la signalisation visée à l'article 65.4 ni les signaux lumineux ne fonctionnent ».

Art. 7. – Dans l'article 59.3 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 18 septembre 1999 et modifié par l'arrête royal du 29 mai 1996, les mots « l'article 11.3.1° à 3° » sont remplacés par les mots « les articles 11.2, 1°, a) et 11.3.1° à 3° ».

Art. 8. – L'article 65.2 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 20 juillet 1990, 18 décembre 2002, 10 septembre 2009 et 21 juillet 2016, est complété par un alinéa rédigé comme suit :

Les panneaux additionnels indiquant une période de validité, portent les inscriptions en noir sur fond blanc ou en blanc sur fond bleu et sont du modèle suivant :

7 - 19h

7 - 19h

Art. 9. – In artikel 71.2 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 23 juni 1978, 8 april 1983, 17 september 1988, 20 juli 1990, 1 februari 1991, 18 september 1991, 16 juli 1997, 9 oktober 1998, 17 oktober 2001, 4 april 2003, 20 juni 2006 en 26 april 2007, worden de verkeersborden F107 en F109 opgeheven.

Art. 10. – Dit besluit treedt in werking op de eerste dag van de maand na afloop van een termijn van tien dagen te rekenen van de dag volgend op de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad met uitzondering van de artikelen 3, b), 4 en 9 die in werking treden op 1 januari 2019.

Art. 11. – De Minister bevoegd voor het Wegverkeer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te

Art. 9. – Dans l'article 71.2 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 23 juin 1978, 8 avril 1983, 17 septembre 1988, 20 juillet 1990, 1^{er} février 1991, 18 septembre 1991, 16 juillet 1997, 9 octobre 1998, 17 octobre 2001, 4 avril 2003, 20 juin 2006 et 26 avril 2007, les signaux F107 et F109 sont abrogés.

Art. 10. – Le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'un délai de dix jours prenant cours le jour après sa publication au Moniteur belge à l'exception des articles 3, b), 4 et 9 qui entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2019.

Art. 11. – Le Ministre qui a la Circulation routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

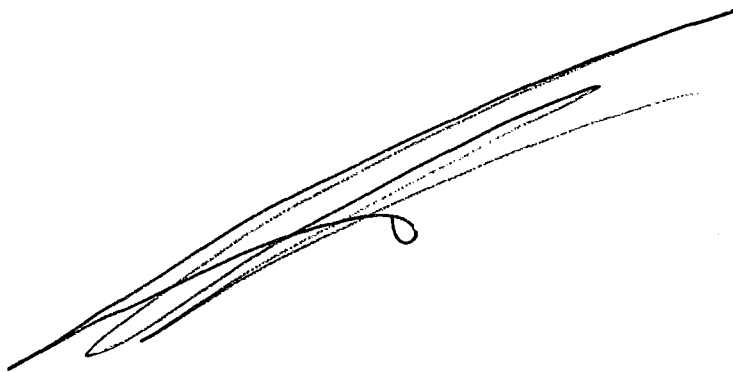
Donné à

Van Koningswege :

Par le Roi :

De Minister van Mobiliteit,

Le Ministre de la Mobilité,

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a cursive script. The signature is slanted upwards from left to right.

François BELLOT.

Note explicative

Vous trouverez ci-après les explications, article par article, relatives au projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Art. 1^{er} – définition autobus, autocar et véhicule agricole.

La définition de l'« autobus ou autocar » complète l'article 2 du code de la route afin de clarifier la différence entre ces deux véhicules. Un autocar est un véhicule conçu exclusivement pour le transport de passagers assis. Cette définition est nécessaire afin de pouvoir porter la vitesse maximale de certains autocars à 100 km/h sur les autoroutes (voyez l'article 3).

Dans le code de la route actuel, il n'y a pas de définition du véhicule agricole. Afin de clarifier ce que l'on entend précisément par ce terme, la liste des définitions a été complétée. Il s'agit de la définition prévue par le Règlement 167/2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Cette définition est nécessaire afin d'interdire l'accès aux autoroutes aux véhicules agricoles qui peuvent atteindre la vitesse de 70 km/h (voyez l'article 5).

Art. 2 – une vitesse maximale de 100 km/h sur autoroutes pour les autocars dont toutes les places assises sont équipées d'une ceinture de sécurité et avec un limiteur de vitesse réglé sur une vitesse maximale de 100 km/h.

Dans de nombreux pays européens tels que les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Autriche, le Luxembourg, la Finlande, la Suisse, la Suède, la vitesse maximale autorisée de certains autocars est fixée à 100 km à l'heure pour certains autocars. Les exigences de sécurité complémentaires qui sont liées à ces autocars varient toutefois selon les pays. Dans le projet, on a opté pour une liste limitée (et contrôlable) d'exigences de sécurité supplémentaires :

- uniquement des places assises ;
- des ceintures de sécurité à toutes les places assises (obligatoire depuis le 31/3/2003) ;
- limiteur de vitesse à 100 km/h (obligatoire depuis le 1/6/2006).

En vue d'une plus grande uniformité européenne et compte tenu du fait qu'une vitesse maximale autorisée plus élevée pour les autocars ne les contraint plus à continuer à rouler entre les poids-lourds, l'article 11.2, 1, a) du Code la route est adapté.

Pour les autobus la vitesse maximale de 90 km/h est maintenue.

Art. 3 & 4 – suppression de l'interdiction de dépasser pour les autocars en cas de précipitations sur les autoroutes, routes pour automobiles et routes à quatre bandes de circulation minimum avec ou sans terre-plein central et suppression de l'interdiction générale de dépasser pour les camions de plus de 3,5 tonnes sur les routes à 2x2 bandes.

L'article 17.2, 6° du code de la route stipule que sur les autoroutes et routes pour automobiles, les véhicules de plus 7,5 tonnes ne peuvent pas dépasser en cas de précipitations.

Cette interdiction de dépassement s'applique également aux autobus et autocars, bien que ce ne fût pas le but lors de l'instauration de cette mesure en 2003. Grâce à leur structure et à leur construction, les autobus et les autocars causent beaucoup moins de projections d'eau. C'est pourquoi l'article 17.2, 6° est adapté pour que l'interdiction de dépassement ne s'applique plus qu'aux véhicules affectés au transport de choses.

Depuis le 1er janvier 2008, hors agglomération, une interdiction générale de dépassement est applicable aux camions de plus 3,5 tonnes sur les routes à 2x2 bandes. Un signal spécial peut supprimer cette interdiction en mentionnant la période au cours de laquelle le dépassement est autorisé.

Suite à cette mesure, les gestionnaires de la voirie (en l'occurrence les régions) ont dû inverser la situation existante. Les signaux d'interdiction de dépassement ont été enlevés et des signaux levant l'interdiction de dépassement (= autorisation de dépasser) ont été placés.

Il s'agit d'appliquer le principe qui prévaut au niveau européen, à savoir autoriser de manière générale et interdire de manière spécifique, et non le contraire. Ceci signifie que l'on revient à l'établissement des interdictions de dépassement par les gestionnaires de voirie sur les trajets où celles-ci sont jugées opportunes. Les articles 17.2, 7° et 17.2bis du code de la route sont abrogés.

Art. 5 – l'accès aux autoroutes interdit aux véhicules agricoles.

Le Règlement 167/2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2016, prévoit une catégorie de ces véhicules pouvant atteindre, par construction, une vitesse maximale de plus de 40 km/h. Les véhicules de cette catégorie qui peuvent atteindre la vitesse de 70 km/h peuvent donc, conformément à l'actuel article 21.1 du code de la route, emprunter les autoroutes. Du point de vue de la sécurité routière, il n'est pas fondé que de tels véhicules y circulent de telle sorte qu'une interdiction d'utiliser les autoroutes est introduite dans l'article 21.1. pour les véhicules agricoles.

Art.6 – Clarification des règles d'accès aux bandes réservées aux heures de pointe

Selon l'article 22decies actuel du code de la route, la circulation sur les bandes réservées aux heures de pointe n'est autorisée que lorsqu'une flèche verte le permet ; ceci est trop limitatif et n'est pas adapté pas la réalité. L'article est adapté afin que la circulation sur la bande réservée aux heures de pointe soit réglée par la signalisation qui se trouve au-dessus de cette bande. Ainsi, par exemple, la simple indication d'une limitation de vitesse au-dessus de la bande réservée aux heures de pointe suffira à ouvrir cette bande à la circulation.

Art. 7 – plaque de vitesse pour les autocars qui sont autorisés à rouler à 100km/h sur les autoroutes.

L'article 59.3 du code de la route est étendu, par analogie avec les plaques de vitesse existantes pour les camions, autobus et autocars, aux autocars autorisés à rouler à 100 km/h.

Art.8 – Introduction des panneaux additionnels avec limitation dans le temps

L'interdiction générale de dépasser pour les camions sur les routes à 2x2 bandes est abrogée en même temps que l'autorisation temporaire de dépasser. En conséquence, dans le futur, les

gestionnaires placeront des interdictions de dépasser au moyen de signalisation aux endroits où ils l'estimeront opportun. Etant donné que ces interdictions de dépasser ne seront pas dans tous les cas nécessaires à tout moment, un panneau additionnel indiquant une période est prévu à l'article 65.2 du code de la route.

Ces panneaux additionnels peut aussi avoir son utilité pour d'autres signaux routiers. Il appartient aux régions de déterminer les conditions de placement de ces panneaux additionnels.

Art. 9 – suppression des signaux F107 et F109.

Dans l'article 71.2, les signaux F107 et F109 sont abrogés, respectivement l'autorisation de dépassement et la fin de l'autorisation de dépassement, voir supra (abrogation des articles 17.2, 7° et 17.2bis).

Art. 10 – entrée en vigueur.

Cet article régit l'entrée en vigueur de l'arrêté.

Afin de permettre aux gestionnaires de déterminer les trajets sur les routes à 2x2 bandes où une interdiction de dépasser pour les véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes s'impose, l'abrogation de l'interdiction de dépasser sur les routes à 2x2 bandes de circulation en dehors des agglomérations, ainsi que l'abrogation des signaux qui indiquent le début de l'autorisation de dépasser et la fin de celle-ci, n'entreront pas en vigueur avant le 1er janvier 2019.

Verklarende nota

Hieronder vindt u een artikelsgewijze toelichting met betrekking tot het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Art. 1 – definitie autobus, autocar en landbouwvoertuig.

Artikel 2 van het verkeersreglement wordt aangevuld met een definitie van “autobus of autocar” zodat het onderscheid tussen beide duidelijk wordt. Er is slechts sprake van een autocar indien het voertuig uitsluitend gebouwd is voor het vervoer van zittende passagiers. Deze definitie is nodig om de maximaal toegelaten snelheid van bepaalde autocars op autosnelwegen op 100 km/u te kunnen brengen (zie artikel 3).

In het huidige verkeersreglement is er geen definitie opgenomen voor landbouwvoertuig. Om te verduidelijken wat precies onder deze term moet worden begrepen, wordt de lijst met definities aangevuld. De definitie is deze die is voorzien in de Verordening 167/2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- of bosbouwvoertuigen, die inwerking is getreden op 1 januari 2016. Deze definitie is tevens nodig om landbouwvoertuigen die een snelheid kunnen halen van 70 km/u te verbieden gebruik te maken van autosnelwegen (zie artikel 5).

Art. 2 – een maximaal toegelaten snelheid van 100 km/u op autosnelwegen voor autocars met een veiligheidsgordel op alle zitplaatsen en uitgerust met een snelheidsbegrenzer tot 100 km/u.

In heel wat Europese landen, zoals Nederland, Duitsland, Oostenrijk, Luxemburg, Finland, Zwitserland, Zweden, geldt voor bepaalde autocars een snelheid van 100 km/u op autosnelwegen. De bijkomende veiligheidsvereisten die worden gekoppeld aan die autocars verschillen echter van land tot land. In het ontwerp wordt geopteerd voor een beperkte (en controleerbare) lijst van bijkomende veiligheidsvereisten.

- alleen zitplaatsen;
- gordels op alle zitplaatsen (verplicht sedert 31/3/2003);
- snelheidsbegrenzer tot 100 km/u (verplicht sedert 1/6/2006).

In het kader van een streven naar meer Europese uniformiteit en rekening houdend met het feit dat een hogere toegelaten maximumsnelheid voor autocars ervoor zorgt dat ze niet langer verplicht zijn om tussen de vrachtwagens te blijven rijden, wordt artikel 11.2, 1°, a) van het verkeersreglement aangepast.

Voor autobussen blijft de maximumsnelheid gelden van 90 km per uur.

Art. 3 & 4 – opheffen inhaalverbod voor autocars bij neerslag op de autosnelwegen, autowegen en wegen met ten minste vier rijstroken met of zonder middenberm en opheffen van het algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens van meer dan 3,5ton op 2x2-wegen.

Artikel 17.2, 6° van het verkeersreglement bepaalt dat op autosnelwegen en autowegen het verboden is in te halen bij neerslag voor voertuigen van meer dan 7,5 ton.

Dit inhaalverbod is ook van toepassing op autocars, hoewel dit bij de invoering van deze maatregel in 2003 niet beoogd werd. Door hun structuur en hun opbouw veroorzaken autobussen en autocars immers veel minder opspattend water dan de vrachtwagens. Daarom wordt artikel 17.2, 6° aangepast zodat het inhaalverbod enkel nog van toepassing is op de voertuigen bestemd voor het vervoer van zaken.

Sedert 1 januari 2008 geldt buiten de bebouwde kom een algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton op 2x2-wegen. Een speciaal verkeersbord kan dit inhaalverbod opheffen met aanduiding van de periode waarin het inhalen toegelaten is.

De toepassing van deze maatregel heeft ertoe geleid dat de wegbeheerders (in casu de gewesten) de bestaande situatie hebben moeten omdraaien. De borden met inhaalverboden werden weggenomen en borden die het inhaalverbod opheffen (=inhaaltoelating) werden geplaatst.

Het is de bedoeling aan te sluiten bij wat Europees gangbaar is, algemeen toelaten en specifiek verbieden in plaats van het omgekeerde. Dit betekent dat wordt teruggegrepen naar het instellen van inhaalverboden door de wegbeheerders op de trajecten waar dit opportuun wordt geacht. Artikel 17.2, 7° en 17.2bis van het verkeersreglement worden opgeheven.

Art. 5 – De toegang tot autosnelwegen verbieden aan landbouwvoertuigen.

De Verordening 167/2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op landbouw- of bosbouwtrekkers die inwerking is getreden op 1 januari 2016 voorziet in een categorie van deze voertuigen die een door de constructie bepaalde maximumsnelheid hebben van meer dan 40 km/u. Voertuigen van die categorie die een snelheid kunnen halen van 70 km/u mogen overeenkomstig het huidige artikel 21.1 van het verkeersreglement gebruik maken van de autosnelwegen. Omdat het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet te verantwoorden is dat dergelijke voertuigen op de autosnelwegen rijden, wordt in artikel 21.1 een verbod op het gebruik van autosnelwegen door landbouwvoertuigen opgenomen.

Art. 6 – Verduidelijken toegangsregels spitsstroken

Volgens het huidige artikel 22decies van het verkeersreglement is het verkeer op spitsstroken slechts toegelaten indien dat is aangegeven door een groene pijl; dit is te beperkend en strookt niet met de realiteit. Het artikel wordt aangepast zodat het verkeer op spitsstroken wordt geregeld door de signalisatie die boven de spitsstrook wordt aangebracht. Zo zal bijvoorbeeld de aanduiding van een snelheidsbeperking boven de spitsstrook voldoende zijn om een spitsstrook open te stellen voor het verkeer.

Art. 7 – snelheidsplaat voor de autocars die 100 km/u mogen rijden op autosnelwegen.

In artikel 59.3 van het verkeersreglement wordt naar analogie met de bestaande snelheidsplaten voor vrachtwagens en autobussen en autocars uitgebreid met deze van 100 km/u.

Art. 8 – Introduceren van een onderbord met tijdsbeperking.

Het algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens op 2x2-wegen wordt samen met de tijdelijke inhaaltoelatingen opgeheven. Bijgevolg zal er in de toekomst op plaatsen waar het opportuun wordt geacht door de wegbeheerders door middel van verkeersborden een inhaalverbod voor vrachtwagens worden ingesteld. Omdat dit inhaalverbod niet in alle gevallen op alle uren van de dag noodzakelijk is, wordt in artikel 65.2 van het verkeersreglement een onderbord met tijdsvenster voorzien.

Dit tijdsvenster kan ook bij andere verkeersborden zijn nut hebben. Het is aan de gewesten om dit in de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens te bepalen.

Art. 9 – Opheffing verkeersborden F107 en F109.

In artikel 71.2 worden de verkeersborden F107 en F109, respectievelijk inhaaltoelating en einde van de inhaaltoelating, opgeheven, zie hoger (opheffing artikel 17.2, 7° en 17.2bis).

Art. 10 – inwerkingtreding.

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van het besluit.

Om de wegbeheerders de mogelijkheid te geven de trajecten op 2x2-wegen te bepalen waar een inhaalverbod voor voertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton zich opdringt, treedt de opheffing van het inhaalverbod op 2x2-wegen buiten de bebouwde kom alsook de opheffing van de borden die de inhaaltoelating en het einde ervan aanduiden pas inwerking op 1 januari 2019.