

KONINKRIJK BELGIE
FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER



65490 / 4
ROYAUME DE BELGIQUE
SERVICE PUBLIC FEDERAL
MOBILITE ET TRANSPORTS

Koninklijk besluit betreffende het Verkeersreglement.

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, artikel 54*bis* en artikel 62;

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 het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 27 november 2018;

Gelet op de akkoordbevinding van de Minister van Begroting, d.d. 30 november 2018;

Gelet op de geïntegreerde impactanalyse, op basis van artikel 6 van de wet van 15 december 2013 houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging op 26 oktober 2018;

Gelet op de beraadslaging binnen het Overlegcomité op 19 december 2018 met toepassing van artikel 6, § 4, 3°, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen;

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

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit en op het advies van de in Raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN
WIJ:

Arrêté royal relatif au Code de la route.

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}, l'article 54*bis* et l'article 62;

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 de l'Inspecteur des Finances, donné le 27 novembre 2018;

Vu l'accord de la Ministre du Budget, donné le 30 novembre 2018 ;

Vu l'analyse d'impact intégrée, réalisée sur la base de l'article 6 de la loi du 15 décembre 2013 portant des dispositions diverses concernant la simplification administrative en date du 26 octobre 2018;

Vu la délibération en Comité de Concertation le 19 décembre 2018 en application de l'article 6, § 4, 3°, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles ;

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

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Titel 1. – Inleidende bepalingen.

Artikel. 1. – Toepassingsgebied.

Dit reglement geldt voor het verkeer op de openbare weg en het gebruik ervan.

1, al. 1

Spoorvoertuigen die van de openbare weg gebruik maken, vallen niet onder de toepassing van dit reglement.

1, al.2

Art. 2. – Definities.

Voor de toepassing van de bepalingen van dit reglement wordt verstaan onder:

2.9

I – De openbare weg.

rijbaan: het deel van de openbare weg dat voor het voertuigenverkeer in het algemeen is ingericht;

rijstrook: elk deel van een rijbaan die in haar langsrichting verdeeld is door één of meer witte doorlopende of onderbroken strepen;

2.2

bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer: het deel van de openbare weg dat gesignaleerd wordt door het verkeersbord F17 en aangeduid door de wegmarkeringen bedoeld in artikel 76, § 5, 1°.

2.8,
72.5, al.
1, 72.6,
al. 1

De bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer maakt geen deel uit van de rijbaan;

pechstrook: op een autosnelweg of een autoweg, de strook gelegen rechts van de rijbaan, de bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer of de spitsstrook.

parkeerstrook: op een andere openbare weg dan een autosnelweg of autoweg, de strook gelegen langs de rijbaan die is afgebakend door de witte doorlopende streep bedoeld in artikel 75, § 2, die de denkbeeldige rand van de rijbaan aanduidt en is voorbehouden voor het stilstaan en parkeren;

77.5

fietspad: het deel van de openbare weg gesignaleerd door het verkeersbord D7 of

2.7

Titre 1^{er}. – Dispositions introductives.

Article 1^{er}. – Champ d'application.

Le présent règlement régit la circulation sur la voie publique et l'usage de celle-ci.

Les véhicules sur rails empruntant la voie publique ne tombent pas sous l'application du présent règlement.

2.9

Art. 2. – Définitions.

Pour l'application des dispositions du présent règlement on entend par :

I – La voie publique.

chaussée : la partie de la voie publique aménagée pour la circulation des véhicules en général ;

bande de circulation : toute partie d'une chaussée divisée, dans le sens longitudinal, par une ou plusieurs lignes de couleur blanche soit continues, soit discontinues ;

site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun : la partie de la voie publique qui est signalée par le signal F17 et qui est indiquée par les marques routières visées à l'article 76, § 5, 1°.

Le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun ne fait pas partie de la chaussée ;

bande d'arrêt d'urgence : sur une autoroute ou une route pour automobiles, la bande située à droite de la chaussée, du site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun ou de la bande réservée aux heures de pointe.

bande de stationnement : sur une autre voie publique qu'une autoroute ou route pour automobiles, la bande située le long de la chaussée qui est délimitée par la ligne blanche continue visée à l'article 75, § 2, qui indique le bord fictif de la chaussée et qui est réservée à l'arrêt et au stationnement ;

piste cyclable : la partie de la voie publique qui est signalée par le signal D7 ou par les marques routières prévues à l'article 77.

door de wegmarkeringen bedoeld in artikel 77.

Het fietspad maakt geen deel uit van de rijbaan;

trottoir: het deel van de openbare weg, al dan niet verhoogd aangelegd ten opzichte van de rijbaan, voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, het trottoir is verhard en te onderscheiden van de andere gedeelten van de openbare weg;

verhoogde inrichting: een verhoogde aanleg die dwars op de openbare weg is aangebracht en die bestemd is om de snelheid te matigen;

kruispunt: de plaats waar twee of meer openbare wegen samenkomen. De plaats waar op- en afritten aansluiten op de hoofdweg van een autosnelweg worden beschouwd als kruispunten;

gelijkgrondse berm: het deel van de openbare weg, onderscheiden van het trottoir, het fietspad, de parkeerstrook, de bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, de rijbaan, de vluchthaven en de pechstrook. Deze berm bevindt zich op hetzelfde hoogteniveau als de rijbaan;

verhoogde berm: het deel van de openbare weg, onderscheiden van het trottoir, het fietspad, de parkeerstrook, de bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, de rijbaan, de vluchthaven en de pechstrook. Deze berm bevindt zich op een hoger niveau dan de rijbaan;

middenberm: het deel van de openbare weg, onderscheiden van het trottoir, het fietspad, de parkeerstrook, de bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, de rijbaan, de vluchthaven en de pechstrook. Deze berm in de lengterichting scheidt de rijbaan materieel;

pad: een smalle openbare weg die alleen het verkeer toelaat van voetgangers en van voertuigen die geen bredere dan de voor voetgangers vereiste ruimte nodig hebben;

aardeweg: een openbare weg die breder is dan een pad en die niet voor het

La piste cyclable ne fait pas partie de la chaussée ;

trottoir : la partie de la voie publique en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est réservée à la circulation des piétons, revêtue de matériaux en dur et distincte des autres parties de la voie publique ;

dispositif surélevé : un aménagement qui est placé en travers de la voie publique et qui est destiné à ralentir la vitesse ;

carrefour : le lieu de rencontre de deux ou plusieurs voies publiques. Les endroits où les entrées et sorties rejoignent la voie principale d'une autoroute sont considérés comme des carrefours ;

accotement de plain-pied : la partie de la voie publique distincte du trottoir, de la piste cyclable, de la bande de stationnement, du site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun, de la chaussée, du refuge et de la bande d'arrêt d'urgence. Cet accotement se situe au même niveau que la chaussée ;

accotement en saillie : la partie de la voie publique distincte du trottoir, de la piste cyclable, de la bande de stationnement, du site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun, de la chaussée, du refuge et de la bande d'arrêt d'urgence. Cet accotement est surélevé par rapport au niveau de la chaussée ;

terre-plein central : la partie de la voie publique distincte du trottoir, de la piste cyclable, de la bande de stationnement, du site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun, de la chaussée, du refuge et de la bande d'arrêt d'urgence. Cet accotement longitudinal sépare matériellement la chaussée;

sentier : une voie publique étroite qui ne permet que la circulation de piétons et de véhicules n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons ;

chemin de terre : une voie publique plus large qu'un sentier et qui n'est pas

2.40, al.
1

2.9

2.41

2.42

2.44

2.5

2.6

voertuigenverkeer in het algemeen is ingericht. Deze verliest zijn hoedanigheid niet zo hij enkel bij zijn aansluiting met een andere openbare weg het uitzicht van een rijbaan heeft;

plein: elke open ruimte, waarop één of meerdere openbare wegen uitkomen, en waar de plaatsgesteldheid het mogelijk maakt dat het verkeer en andere activiteiten er tezamen georganiseerd worden.

Het plein is een openbare weg onderscheiden van die welke er op uitkomen;

overweg: de gehele of gedeeltelijke kruising van de openbare weg door een of meer buiten de openbare weg aangelegde sporen;

verkeersgeleider: een inrichting die op de rijbaan is aangebracht en die bestemd is om het voertuigenverkeer te kanaliseren; de verkeersgeleider bestaat uit een wegmarkering bedoeld in artikel 79, § 4, ofwel uit een verhoging op de rijbaan, ofwel uit beide elementen samen.

II – Gebruikers van de openbare weg en voertuigen.

voetganger: een persoon die zich te voet verplaatst of die een voertuig aan de hand leidt met een breedte van maximum 1 meter;

bestuurder: een persoon die:

1° een voertuig bestuurt of een voertuig met een breedte van meer dan 1 meter aan de hand leidt;

2° trek-, last- en rijdieren of vee geleidt, of bewaakt;

voertuig: elk middel van vervoer te land, alsmede alle verrijdbaar landbouw- of bedrijfsmaterieel;

voortbewegingstoestel:

1° ofwel een **niet-gemotoriseerd voortbewegingstoestel**, dit wil zeggen elk voertuig dat niet beantwoordt aan de definitie van rijwiel, dat door de gebruiker of de gebruikers door middel van spierkracht

aménagée pour la circulation des véhicules en général. Le chemin de terre conserve sa nature s'il ne présente l'aspect d'une chaussée qu'à sa jonction avec une autre voie publique ;

place : tout espace ouvert où aboutissent une ou plusieurs voies publiques et dans lequel la disposition des lieux est telle qu'il est possible d'y organiser la circulation et d'autres activités de manière conjointe.

La place est une voie publique distincte de celles qui y aboutissent ;

passage à niveau : le croisement total ou partiel de la voie publique par une ou plusieurs voies ferrées établies en dehors de la voie publique ;

îlot directionnel : un aménagement situé sur la chaussée, destiné à canaliser la circulation des véhicules et constitué soit par un marquage visé à l'article 79, § 4, soit par une surélévation de la chaussée, soit par la combinaison des deux.

II – Usagers de la voie publique et véhicules.

piéton : une personne qui se déplace à pied ou qui conduit à la main un véhicule d'une largeur maximale d'1 mètre ;

conducteur : une personne qui :

1° assure la direction d'un véhicule ou qui conduit à la main un véhicule d'une largeur de plus d'1 mètre ;

2° guide ou garde des animaux de trait, de charge, de monture ou des bestiaux ;

véhicule : tout moyen de transport par terre, ainsi que tout matériel mobile agricole ou industriel ;

engin de déplacement :

1° soit un **engin de déplacement non motorisé**, c'est-à-dire tout véhicule qui ne répond pas à la définition du cycle, qui est propulsé par la force musculaire de son ou de ses occupants et qui n'est pas pourvu d'un moteur, notamment :

2.10

2.11

2.43

2.46

2.13

2.14

2.15.2,
al. 1, 1°

worden voortbewogen en niet met een motor is uitgerust, onder meer:

- a) handbewogen rolstoelen;
- b) rolschaatsen;
- c) rollers;
- d) steps;
- e) skateboards;
- f) éénwieliers;

2° ofwel een **gemotoriseerd voortbewegingstoestel**, dit wil zeggen elk voertuig dat naar bouw en motorvermogen, op een horizontale weg, niet sneller kan rijden dan 25 km/u, onder meer:

- a) elektrische rolstoelen;
- b) elektrische rolwagens voor personen met een verminderde mobiliteit;
- c) gemotoriseerde steps;
- d) zelf balancerende een- of tweewielige elektrische toestellen;

3° de gebruikers van voortbewegingstoestellen waarmee niet sneller dan stapvoets wordt gereden, worden gelijkgesteld met voetgangers.

De gebruikers van voortbewegingstoestellen waarmee sneller dan stapvoets wordt gereden, worden gelijkgesteld met fietsers;

4° de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen worden niet gelijkgesteld met motorvoertuigen;

5° de maximum breedte van een voortbewegingstoestel is 1 meter;

rijwiel: elk voertuig met twee of meer wielen, dat wordt voortbewogen door middel van pedalen of van handgrepen door één of meer van de gebruikers en niet met een motor is uitgerust, zoals een fiets, een driewieler of een vierwieler.

De bevestiging van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW, waarvan de aandrijfkraft geleidelijk vermindert en

- a) les chaises roulantes manuelles ;
- b) les patins à roulettes ;
- c) les rollers ;
- d) les trottinettes ;
- e) les planches à roulettes ;
- f) les monocycles ;

2° soit un **engin de déplacement motorisé**, c'est-à-dire tout véhicule qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route horizontale la vitesse de 25 km/h, notamment :

- a) les chaises roulantes électriques ;
- b) les scooters électriques pour personnes à mobilité réduite ;
- c) les trottinettes motorisées ;
- d) les appareils électriques auto-équilibrant à une ou deux roues ;

3° les utilisateurs d'engins de déplacement qui ne se déplacent pas plus vite qu'à l'allure du pas sont assimilés aux piétons.

Les utilisateurs d'engins de déplacement qui se déplacent plus vite qu'à l'allure du pas sont assimilés aux cyclistes ;

4° les engins de déplacement motorisés ne sont pas assimilés à des véhicules à moteur ;

5° la largeur maximale d'un engin de déplacement est d'1 mètre ;

cycle : tout véhicule à deux roues ou plus, propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles par un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu d'un moteur, tel une bicyclette, un tricycle ou un quadricycle.

L'adjonction d'un moteur électrique d'appoint d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l'alimentation est réduite progressivement et

tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/u bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, brengt geen wijziging in de classificatie als rijwiel.

Drie-en vierwielers die een breedte hebben van maximum 1 meter worden gelijkgesteld met fietsen.

Bevestiging van een aanhangwagen aan een rijwiel brengt geen wijziging in de classificatie van dit voertuig;

gemotoriseerd rijwiel: elk twee-, drie- of vierwielig voertuig met pedalen, uitgerust met een hulpaandrijving met als hoofddoel trapondersteuning waarvan de aandrijfkraft wordt onderbroken bij een voertuigsnelheid van maximum 25 km/u, met uitsluiting van de rijwielen.

2.15.3

De cilinderinhoud van een motor met inwendige verbranding bedraagt ten hoogste 50 cm³ en het netto-maximumvermogen 1 kW. Voor een elektrische motor bedraagt het nominaal continu maximumvermogen ten hoogste 1 kW.

Tweewielige gemotoriseerde rijwielen worden gelijkgesteld met fietsen.

Drie- of vierwielige gemotoriseerde rijwielen worden gelijkgesteld met drie-of vierwielige rijwielen;

motorvoertuig: elk voertuig uitgerust met een motor, bestemd om op eigen kracht te rijden;

2.16

bromfiets:

1° ofwel **een bromfiets klasse A**, dit wil zeggen elk twee- of driewielig voertuig uitgerust met een motor met inwendige verbranding waarvan de cilinderinhoud ten hoogste 50 cm³ bedraagt met een netto-maximumvermogen van ten hoogste 4 kW, of met een elektrische motor met een nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste 4kW en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 25 km/u, met uitsluiting van de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen;

2.17

2° ofwel **een bromfiets klasse B**, dit wil zeggen:

KB advies gewesten – 19-11-18

finalement interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le conducteur arrête de pédaler, ne modifie pas la classification de l'engin comme cycle.

Les tricycles et les quadricycles d'une largeur de maximum 1 mètre sont assimilés à des bicyclettes.

L'adjonction d'une remorque à un cycle ne modifie pas la classification de ce véhicule ;

cycle motorisé : tout véhicule à deux, trois ou quatre roues à pédales, équipé d'un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d'aider au pédalage et dont l'alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse maximale de 25 km/h, à l'exclusion des cycles.

La cylindrée d'un moteur à combustion interne est inférieure ou égale à 50 cm³ et la puissance nette maximale ne dépasse pas 1 kW. Pour un moteur électrique la puissance nominale continue maximale est inférieure ou égale à 1 kW.

Les cycles motorisés à deux roues sont assimilés aux bicyclettes.

Les cycles motorisés à trois ou quatre roues sont assimilés aux cycles à trois ou quatre roues ;

véhicule à moteur : tout véhicule pourvu d'un moteur et destiné à circuler par ses moyens propres ;

cyclomoteur :

1° soit un **cyclomoteur classe A**, c'est-à-dire tout véhicule à deux ou à trois roues équipé d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³ avec une puissance nette maximale qui ne dépasse pas 4 kW, ou d'un moteur électrique avec une puissance nominale continue maximale qui est inférieure ou égale à 4 kW et dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 25 km/h, à l'exclusion des engins de déplacement motorisés ;

2° soit un **cyclomoteur classe B**, c'est-à-dire :

a) elk tweewielig voertuig, met uitsluiting van de bromfietsen klasse A en van de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 45 km/u en met de volgende kenmerken:

- een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ met een netto-maximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een motor met inwendige verbranding betreft, of

- een nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een elektrische motor betreft;

b) elk drie- of vierwielig voertuig, met uitsluiting van de bromfietsen klasse A, met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten hoogste 45 km/u en met de volgende kenmerken:

- een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ met een netto-maximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een motor met elektrische ontsteking betreft, of

- een netto-maximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een motor met compressieontsteking betreft, of

- een nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een elektrische motor betreft.

Voor vierwielige bromfietsen met een gesloten bestuurders- en passagiersruimte die maximaal van drie zijden toegankelijk is, bedraagt het netto-maximumvermogen of het nominaal continu maximumvermogen ten hoogste 6 kW.

Behoudens bijzondere bepalingen, moeten de bestuurders van drie- of vierwielige bromfietsen dezelfde regels naleven als de bestuurders van auto's;

3° ofwel een **speed pedelec of bromfiets klasse P**, dit wil zeggen elk tweewielig voertuig met pedalen, met uitsluiting van de gemotoriseerde rijwielen, met een hulpaandrijving met als hoofddoel trapondersteuning waarvan de aandrijfkraft wordt onderbroken bij een voertuigsnelheid van maximum 45 km/u, en met de volgende kenmerken:

KB advies gewesten – 19-11-18

a) tout véhicule à deux roues, à l'exclusion des cyclomoteurs classe A et des engins de déplacement motorisés, dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 45 km/h et dont les caractéristiques sont les suivantes :

- une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³ avec une puissance nette maximale inférieure ou égale à 4 kW si le moteur est à combustion interne, ou

- une puissance nominale continue maximale inférieure ou égale à 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique ;

b) tout véhicule à trois ou quatre roues, à l'exclusion des cyclomoteurs classe A, dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 45 km/h et dont les caractéristiques sont les suivantes :

- une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³ avec une puissance nette maximale qui ne dépasse pas 4 kW s'il s'agit d'un moteur à allumage commandé, ou

- une puissance nette maximale qui ne dépasse pas 4 kW s'il s'agit d'un moteur à allumage par compression, ou

- une puissance nominale continue maximale inférieure ou égale à 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique.

Pour les cyclomoteurs à quatre roues avec un habitacle fermé pour le conducteur et les passagers, accessibles par trois côtés au maximum, la puissance nette maximale ou la puissance nominale continue maximale est inférieure ou égale à 6 kW.

Les conducteurs des cyclomoteurs à trois ou quatre roues doivent observer les mêmes règles que les conducteurs de véhicules automobiles, sauf dispositions particulières ;

3° soit un **speed pedelec ou cyclomoteur classe P**, c'est-à-dire tout véhicule à deux roues à pédales, à l'exception des cycles motorisés, équipé d'un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d'aider au pédalage et dont l'alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse

- een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ met een netto-maximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een motor met inwendige verbranding betreft, of

- een nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een elektrische motor betreft.

De maximale lege massa van de driewielige bromfietsen is beperkt tot 270 kg; deze van de vierwielige bromfietsen tot 425 kg; voor de elektrische voertuigen geldt die massa evenwel zonder de batterijen.

Drie- en vierwielige bromfietsen zijn uitgerust met maximaal twee zitplaatsen, inclusief de bestuurderszitplaats.

De driewielige bromfiets 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, wordt beschouwd als bromfiets met twee wielen.

Bevestiging van een aanhangwagen aan een bromfiets brengt geen wijziging in de classificatie van dit voertuig;

motorfiets: elk tweewielig motorvoertuig met of zonder zijspanwagen en dat niet beantwoordt aan de bepaling van het gemotoriseerd voortbewegingstoestel of van de bromfiets.

2.18, al.
1

Bevestiging van een aanhangwagen aan een motorfiets brengt geen wijziging in de classificatie van dit voertuig;

2.18, al.
2

driewieler met motor: elk driewielig motorvoertuig dat niet beantwoordt aan de bepaling van het gemotoriseerd voortbewegingstoestel of van de bromfiets en waarvan de maximale ledige massa niet meer dan 1000 kg bedraagt.

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.

maximale de 45 km/h, met les
caractéristiques suivantes :

- une cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³ avec une puissance nette maximale qui ne dépasse pas 4 kW s'il s'agit d'un moteur à combustion interne, ou

- une puissance nominale continue maximale inférieure ou égale à 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique.

La masse maximale à vide des cyclomoteurs à trois roues est limitée à 270 kg ; celle des cyclomoteurs à quatre roues à 425 kg ; toutefois, pour les véhicules électriques, cette masse s'entend sans les batteries.

Les cyclomoteurs à trois et quatre roues sont équipés de deux places assises au maximum, en ce compris la place du conducteur.

Le cyclomoteur à trois roues pourvu de deux roues montées sur un même essieu et dont la distance entre les centres des surfaces de contact de ces roues avec le sol est inférieure à 0,46 m, est considéré comme cyclomoteur à deux roues.

L'adjonction d'une remorque à un cyclomoteur ne modifie pas la classification de cet engin ;

motocyclette : tout véhicule à moteur à deux roues avec ou sans side-car et qui ne répond pas à la définition de l'engin de déplacement motorisé ou du cyclomoteur.

L'adjonction d'une remorque à une motocyclette ne modifie pas la classification de ce véhicule ;

tricycle à moteur : tout véhicule à moteur à trois roues et qui ne répond pas à la définition de l'engin de déplacement motorisé ou du cyclomoteur et dont la masse maximale à vide n'excède pas 1.000 kg.

Les tricycles à moteur pourvus de deux roues montées sur un même essieu et dont la distance entre les centres des surfaces de contact de ces roues avec le sol est inférieure à 0,46 m sont assimilés aux motocyclettes.

Bevestiging van een aanhangwagen aan een driewieler met motor brengt geen wijziging in de classificatie van dit voertuig.

2.19, al.
2

L'adjonction d'une remorque à un tricycle à moteur ne modifie pas la classification de ce véhicule.

Behoudens bijzondere bepalingen, moeten de bestuurders van driewielers met motor dezelfde regels naleven als de bestuurders van auto's;

2.19, al.
3

Les conducteurs des tricycles à moteur doivent observer les mêmes règles que les conducteurs de véhicules automobiles, sauf dispositions particulières ;

vierwieler met motor: elk vierwielig motorvoertuig dat niet beantwoordt aan de bepaling van het gemotoriseerd voortbewegingstoestel of van de bromfiets, met een lege massa van ten hoogste 450 kg of 600 kg voor voertuigen gebruikt voor het goederenvervoer en met een netto-maximumvermogen van de motor van ten hoogste 15 kW. Voor de elektrische voertuigen geldt die massa zonder de batterijen.

2.20

quadricycle à moteur: tout véhicule à moteur à quatre roues et qui ne répond pas à la définition de l'engin de déplacement motorisé ou du cyclomoteur, dont la masse à vide n'excède pas 450 kg ou 600 kg pour les véhicules affectés au transport de choses, cette masse s'entendant sans les batteries pour les véhicules électriques, et dont la puissance maximale nette du moteur n'excède pas 15 kW.

Bevestiging van een aanhangwagen aan een vierwieler met motor brengt geen wijziging in de classificatie van dit voertuig.

L'adjonction d'une remorque à un quadricycle à moteur ne modifie pas la classification de ce véhicule.

Behoudens bijzondere bepalingen, moeten de bestuurders van die vierwieler met motor dezelfde regels naleven als de bestuurders van auto's;

Les conducteurs de ces quadricycles à moteur doivent observer les mêmes règles que les conducteurs de véhicules automobiles, sauf dispositions particulières ;

auto: elk motorvoertuig, dat niet beantwoordt aan de bepaling van het gemotoriseerd voortbewegingstoestel, van de bromfiets, van de motorfiets en van de drie- en van de vierwieler met motor;

2.21

véhicule automobile: tout véhicule à moteur ne répondant pas à la définition de l'engin de déplacement motorisé, du cyclomoteur, de la motocyclette, du tricycle et du quadricycle à moteur ;

personenauto: elke auto ontworpen en gebouwd voor het vervoer van personen met ten hoogste acht plaatsen, zonder die van de bestuurder;

voiture: tout véhicule automobile conçu et construit pour le transport de personnes avec huit places au maximum, non compris le siège du conducteur ;

auto voor dubbelgebruik: elke auto ontworpen en gebouwd voor het vervoer van personen en zaken met ten hoogste acht plaatsen, zonder die van de bestuurder;

voiture mixte: tout véhicule automobile conçu et construit pour le transport de personnes et de choses avec huit places au maximum, non compris le siège du conducteur ;

minibus: elke auto ontworpen en gebouwd voor het vervoer van personen met ten hoogste acht plaatsen, zonder die van de bestuurder, en die voorzien is van een koetswerk van hetzelfde type als dat van lichte vrachtauto's of autobussen;

minibus: tout véhicule automobile conçu et construit pour le transport de personnes avec huit places au maximum, non compris le siège du conducteur, et équipé d'une carrosserie d'un type analogue à celui des camionnettes ou d'autobus ;

kampeerwagen: elke auto met tenminste vier wielen, ontworpen en gebouwd voor het vervoer van passagiers, waarvan de constructie een woonaccommodatie omvat

autocaravane: tout véhicule automobile d'au moins quatre roues, conçu et construit pour le transport de passagers, dont la construction comporte un compartiment

die ten minste bestaat uit de volgende uitrustingen:

1° zitplaatsen en een tafel;

2° slaapaccommodatie die al of niet met behulp van de zitplaatsen kan worden gecreëerd;

3° kookgelegenheid;

4° en opbergfaciliteiten.

Deze uitrusting moet vast zijn bevestigd; de tafel mag echter zodanig zijn ontworpen dat zij gemakkelijk opklapbaar is;

lichte vrachtauto: elke auto ontworpen en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximale toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt;

autobus: elke auto ontworpen en gebouwd voor het vervoer van zittende en staande passagiers met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend;

autocar: elke auto ontworpen en gebouwd voor het vervoer van uitsluitend zittende passagiers met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend;

vrachtauto: elke auto ontworpen en gebouwd voor het vervoer van zaken waarvan de maximale toegelaten massa 3.500 kg overschrijdt;

trekker: elke auto ontworpen en gebouwd voor het trekken van een oplegger;

aanhangwagen: elk voertuig dat bestemd is om door een ander te worden voortbewogen;

kampeeraanhangwagen: elke aanhangwagen die gebouwd of omgebouwd is voor het verblijf van personen en waarvan de binneninrichting blijvend aan het koetswerk bevestigd is;

landbouwvoertuig: elk landbouw- of bosbouwvoertuig op wielen of rupsbanden, met motor, ten minste twee assen en een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van ten minste 6 km/u, dat voornamelijk voor tractiedoeleinden is bestemd en in het bijzonder is ontworpen voor het trekken, duwen, dragen of in

habitable comprenant au moins les équipements suivants :

1° des sièges et une table ;

2° des couchettes qui peuvent ou non être aménagées en convertissant les sièges ;

3° un coin cuisine ;

4° et des espaces de rangement.

Ces équipements doivent être inamovibles ; la table peut être conçue pour être facilement escamotable ;

camionnette : tout véhicule automobile conçu et construit pour le transport de choses dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.500 kg ;

2.

autobus : tout véhicule automobile conçu et construit pour transporter des passagers assis et debout comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises ;

2.66

autocar : tout véhicule automobile conçu et construit pour transporter exclusivement des passagers assis comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises ;

camion : tout véhicule automobile conçu et construit pour le transport de choses dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg ;

tracteur : tout véhicule automobile conçu et construit pour tirer une remorque ;

2.24

remorque : tout véhicule destiné à être tiré par un autre ;

remorque de camping : toute remorque construite ou transformée pour le séjour de personnes et dont l'aménagement intérieur est fixé à demeure à la carrosserie ;

2.67

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 d'au moins 6 km/h, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains

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;

prioritair voertuig: elk voertuig uitgerust met een of meerdere blauwe knipperlichten en een speciaal geluidstoestel;

oplegger: elke aanhangwagen zonder vooras, waarvan het voorste gedeelte steunt op het trekkend voertuig door middel van een specifiek dragende koppeling;

sleep: elke groep voertuigen die aan elkander gekoppeld zijn met het doel door een en dezelfde kracht te worden voortbewogen;

folkloristische voertuigen: voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor folkloristische manifestaties en slechts bij uitzondering op de openbare weg komen ofwel ter gelegenheid van een door de gemeente toegelaten folkloristische manifestatie, of op de weg er naartoe ofwel voor proefritten met het oog op die manifestatie;

passagiersruimte: het oorspronkelijk of door ombouw voor het vervoer van de bestuurder en de passagiers ingerichte deel van het voertuig en voorzien van zijdelingse bescherming of een dak.

III. Andere definities.

stilstaan: het stilstaan van een voertuig voor een tijdspanne die nodig is voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden of lossen van zaken;

parkeren: het stilstaan van een voertuig voor een langere tijdspanne dan nodig is voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden of lossen van zaken. Tanken of de batterij van een elektrisch voertuig opladen wordt beschouwd als parkeren;

voertuigdelen: het systematisch gebruiken van één of meerdere voertuigen tegen betaling via een vereniging of een vennootschap voor voertuigdelen, met

KB advies gewesten – 19-11-18

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 ;

véhicule prioritaire : tout véhicule muni d'un ou plusieurs feux bleus clignotants et d'un avertisseur sonore spécial ;

semi-remorque : toute remorque sans essieu avant, dont la partie avant repose sur le véhicule tracteur au moyen d'un accouplement porteur spécifique ;

train de véhicules : tout ensemble de véhicules attachés l'un à l'autre en vue d'être mis en mouvement par une même force ;

véhicules folkloriques : véhicules exclusivement destinés aux manifestations folkloriques qui ne se rendent qu'exceptionnellement sur la voie publique, soit à l'occasion d'une manifestation folklorique autorisée par la commune, soit sur le chemin pour s'y rendre ou en revenir, soit pour des essais en vue de cette manifestation ;

habitable : la partie du véhicule aménagée d'origine ou par transformation pour le transport du conducteur et des passagers et disposant de protections latérales ou d'un toit.

III. Autres définitions.

(s')arrêter : immobiliser un véhicule pendant le temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses ;

stationner : immobiliser un véhicule au-delà du temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses. Faire le plein de carburant ou charger la batterie d'un véhicule électrique est considéré comme du stationnement ;

véhicules partagés : l'utilisation systématique d'un ou de plusieurs véhicules contre paiement via une association ou une société de véhicules partagés, à l'exception

37.1

2.25

2.22

2.23

2.50

uitzondering van het gebruik van voertuigen bestemd voor gewone verhuur of huurkoop;

voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer: de voertuigen van de diensten die voor het gemeenschappelijk personenvervoer zorgen volgens een bepaalde frequentie en langs vastgestelde routes, waarbij reizigers op vooraf gekende stopplaatsen kunnen in- en uitstappen;

parkeerkaart voor personen met een handicap: een kaart waarvan het model is bepaald door de Minister bevoegd voor de Sociale Zekerheid;

gemeentelijke parkeerkaart: een door de gemeente uitgereikte kaart die de houder ervan recht geeft op een bijzondere parkeerregeling inzake beperkte parkeertijd of betalend parkeren en hem desgevallend toelaat te parkeren op voorbehouden plaatsen overeenkomstig de bepalingen opgenomen in het door de gemeenteraad vastgestelde reglement;

bewonerskaart: een gemeentelijke parkeerkaart specifiek bestemd voor personen die hun hoofdverblijfplaats of domicilie hebben in de op de kaart vermelde gemeente, zone of straat;

parkeerkaart voor voertuigdelen: een gemeentelijke parkeerkaart specifiek bestemd voor voertuigdelen;

plaatselijk verkeer of plaatselijke bediening:

1° de voertuigen van de bewoners en hun bezoekers, de voertuigen die er leveren en de voertuigen van en naar de aanliggende percelen;

2° de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer en de voertuigen gebruikt voor schoolvervoer;

3° de voertuigen voor toezicht, controle en onderhoud op die openbare weg;

4° de voertuigen voor het wegruimen van vuilnis;

de l'utilisation de véhicules destinés à la simple location ou location-vente ;

véhicules des services réguliers de transport en commun : les véhicules des services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés ;

carte de stationnement pour personnes handicapées : une carte dont le modèle est déterminée par le Ministre compétent pour la Sécurité sociale ;

carte communale de stationnement : une carte délivrée par la commune qui donne à son titulaire le droit à un règlement de stationnement particulier en matière de stationnement à durée limitée ou de stationnement payant et qui lui permet, le cas échéant de stationner sur des emplacements réservés conformément aux dispositions reprises dans le règlement fixé par le conseil communal ;

carte de riverain : une carte communale de stationnement destinée spécifiquement aux personnes qui ont leur résidence principale ou leur domicile dans la commune, la zone ou la rue mentionnée sur la carte ;

carte de stationnement pour véhicules partagés : une carte communale de stationnement destinée spécifiquement au système de véhicules partagés ;

desserte locale ou circulation locale :

1° les véhicules des riverains et de leurs visiteurs, les véhicules qui y livrent et les véhicules se rendant ou venant des parcelles adjacentes ;

2° les véhicules des services réguliers de transport en commun et les véhicules affectés au transport scolaire ;

3° les véhicules de surveillance, de contrôle et d'entretien de cette voie publique ;

4° les véhicules affectés au ramassage des immondices ;

5° de voertuigen die dienen voor een werk op die openbare weg;

6° 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;

7° de prioritaire voertuigen;

8° rijwielen, speed pedelecs en ruiters;

technisch reglement van de auto's: het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen;

technisch reglement van de bromfietsen en motorfietsen: het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen;

lading: elk goed of materiaal dat door een voertuig wordt vervoerd;

dynamische rijtaak: het uitvoeren van de operationele en tactische taken die nodig zijn om een voertuig in beweging te brengen, zoals het onder controle houden van en het uitvoeren van laterale en longitudinale voertuigbewegingen, het waken over en reageren op zaken die gebeuren op de openbare weg, alsook het plannen en signaleren van manoeuvres;

rijhulpsysteem: de hardware en software die de bestuurder bijstaan met het uitvoeren van de dynamische rijtaak;

geautomatiseerd rijstelsel: de hardware en software die de dynamische rijtaak uitvoeren;

terugval optie: ofwel de bestuurder die de dynamische rijtaak overneemt wanneer het geautomatiseerd rijstelsel daarom verzoekt ofwel het geautomatiseerd rijstelsel dat het voertuig naar een veilige plaats brengt wanneer het zijn gebruikslimiet heeft bereikt;

5° les véhicules destinés à effectuer des travaux sur cette voie publique ;

6° les véhicules employés dans le cadre d'activités médicales ou de soins à domicile afin de donner des soins à une personne qui s'y trouve ;

7° les véhicules prioritaires ;

8° les cycles, speed pedelecs et cavaliers ;

règlement technique des véhicules automobiles : l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité ;

règlement technique des cyclomoteurs et motocyclettes : l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques ;

chargement : tout bien ou matériel transporté par un véhicule ;

tâche de conduite dynamique : l'exécution des tâches opérationnelles et tactiques nécessaires à la mise en mouvement d'un véhicule, tels que le contrôle et la réalisation des mouvements latéraux et longitudinaux du véhicule, la surveillance des réactions aux événements se produisant sur la voie publique, ainsi que planification et le signalement de manoeuvres ;

système d'aide à la conduite : le matériel et les logiciels qui assistent le conducteur dans l'exécution de la tâche de conduite dynamique ;

système de conduite automatisé : le matériel et les logiciels qui effectuent la tâche de conduite dynamique ;

option de repli : soit le fait pour le conducteur de reprendre la tâche de conduite dynamique lorsque le système de conduite automatisé le demande, soit le fait pour le système de conduite automatisé d'amener le véhicule à un endroit sûr lorsqu'il a atteint sa limite d'utilisation ;

autonoom voertuig: een voertuig waarvan het geautomatiseerd rijstelsysteem dat onder geen enkele omstandigheid een bestuurder vereist, actief is.

nv

véhicule autonome : un véhicule dont le système de conduite automatisé ne nécessitant pas de conducteur, quelle que soit la situation, est actif.

Art. 3. – Bevoegde personen.

3

Art. 3. – Agents qualifiés.

De personen bevoegd om toezicht uit te oefenen op de naleving van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer en de ter uitvoering daarvan genomen reglementen, zijn:

Les agents qualifiés pour veiller à l'exécution des lois relatives à la police de la circulation routière, ainsi que des règlements pris en exécution de celle-ci, sont :

1° het personeel van het operationele kader van de federale en de lokale politie;

1°

1° le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale ;

2° het personeel van het administratieve en logistieke kader van de federale en lokale politie voor wat de vaststellingen die gesteund zijn op materiële bewijsmiddelen die door bemande of onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, betreft;

1°/1

2° le personnel du cadre administratif et logistique de la police fédérale et locale en ce qui concerne les constatations fondées sur des preuves matérielles fournies par des appareils fonctionnant automatiquement, en présence ou en l'absence d'un agent qualifié ;

3° de ambtenaren en beambten van het Directoraat-generaal Vervoer te land en van het Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer, die met een mandaat van gerechtelijke politie belast zijn;

2°

3° les fonctionnaires et agents de la Direction générale Transport Terrestre et de la Direction générale Transport routier et Sécurité routière du SPF Mobilité et Transports, investis d'un mandat de police judiciaire ;

4° het douanepersoneel bij de uitoefening van zijn dienst;

7°

4° les agents des douanes dans l'exercice de leurs fonctions ;

5° de veldwachters, bedoeld in artikel 61 van het veldwetboek, aangesteld door de deputaties van de provincieraden, binnen de grenzen van hun territoriale bevoegdheid;

5°

5° les gardes champêtres, visés à l'article 61 du code rural, désignés par la députation provinciale, dans la limite de leur compétence territoriale ;

6° de conducteurs, controleurs en opzichters van de Algemene Dienst der Militaire Gebouwen, voor wat het gebruik van de militaire wegen betreft;

9°

6° les conducteurs, contrôleurs et surveillants du Service général des Constructions militaires, en ce qui concerne l'usage des routes militaires ;

7° het personeel van de Belgische militaire politie bij de uitoefening van zijn dienst, uitsluitend inzake de toepassing van artikel 4, § 1 tot 3;

11°

7° le personnel de la police militaire belge dans l'exercice de ses fonctions, pour ce qui concerne uniquement l'application de l'article 4, § 1^{er} à 3 ;

8° de interveniërende leden van de openbare brandweerdiensten en van de diensten van de civiele bescherming op de plaats van de interventie, uitsluitend inzake de toepassing van artikel 4 en voor zover het in punt 1° bedoelde personeel niet op de plaats van de interventie aanwezig is;

13°

8° les membres des services publics d'incendie et des services de la protection civile en intervention sur les lieux d'un incident, uniquement en ce qui concerne l'application de l'article 4 pour autant que le personnel visé au point 1° ne soit pas présent sur les lieux de l'intervention ;

9° de vaststellende beambten die deel uitmaken van het personeel van de veiligheidsdienst en van de infrastructuurbeheerder als bedoeld in de wet op de politie van de spoorwegen bij de uitoefening van hun dienst en uitsluitend inzake de toepassing van de artikelen 20, 29, 1°, a) en 65, § 2, en wanneer een verbodsbord wordt gebruikt dat verbiedt zich op de overweg te begeven.

9° Les agents constatateurs faisant partie du personnel du service de sécurité et du gestionnaire de l'infrastructure visés par la loi sur la police des chemins de fer dans l'exercice de leur fonction et uniquement pour ce qui concerne l'application des articles 20, 29, 1°, a), et 65, § 2, et lorsqu'un signal d'interdiction est utilisé pour interdire de s'engager sur un passage à niveau.

Art. 4. – Bevelen van bevoegde personen.

Art. 4. – Injonctions des agents qualifiés.

§ 1. De weggebruikers moeten onmiddellijk gevolg geven aan de bevelen van de bevoegde personen.

4.1

§ 1^{er}. Les usagers doivent obtempérer immédiatement aux injonctions des agents qualifiés.

§ 2. Als bevelen worden onder andere beschouwd:

4.2

§ 2. Sont notamment considérés comme injonctions :

1° de arm recht opgestoken. Dit betekent dat alle weggebruikers moeten stoppen. Wie zich reeds op het kruispunt bevindt, moet het zo snel mogelijk vrijmaken;

4.2, 1°

1° le bras levé verticalement. Cela signifie que tous les usagers doivent s'arrêter. Ceux qui se trouvent déjà à l'intérieur d'un carrefour doivent l'évacuer le plus vite possible ;

2° de arm of de armen horizontaal uitgestrekt. Dit betekent dat de weggebruikers die naderen uit een richting die de arm of armen dwarsen, moeten stoppen;

4.2, 2°

2° le ou les bras tendus horizontalement. Cela signifie que les usagers qui viennent d'une direction coupant celles indiquées par le ou les bras tendus doivent s'arrêter ;

3° het heen en weer zwaaien met een rood licht. Dit betekent dat de weggebruikers naar wie het licht gericht is, moeten stoppen.

4.2, 3°

3° le balancement transversal d'un feu rouge. Cela signifie que les usagers vers lesquels le feu est dirigé doivent s'arrêter.

§ 3. De bevelen gericht tot de in beweging zijnde weggebruikers kunnen slechts gegeven worden door personen die de kentekens van hun functie dragen.

4.3, al. 1

§ 3. Les injonctions adressées aux usagers en mouvement ne peuvent être données que par des agents portant les insignes de leur fonction.

Die kentekens moeten zowel 's nachts als bij dag te herkennen zijn.

4.3, al. 2

Ces insignes doivent pouvoir être reconnus de nuit comme de jour.

§ 4. Elke bestuurder van een stilstaand of geparkeerd voertuig moet dit verplaatsen zodra hij daartoe door een bevoegd persoon aangemaand wordt.

4.4

§ 4. Tout conducteur d'un véhicule à l'arrêt ou en stationnement est tenu de le déplacer dès qu'il en est requis par un agent qualifié.

Weigert de bestuurder of is hij afwezig, dan mag de bevoegde persoon ambtshalve voor de verplaatsing van het voertuig zorgen. De verplaatsing gebeurt op risico en kosten van de bestuurder en de burgerlijk aansprakelijke personen, behalve wanneer de bestuurder

En cas de refus du conducteur ou si celui-ci est absent, l'agent qualifié peut pourvoir d'office au déplacement du véhicule. Le déplacement s'effectue aux risques et frais du conducteur et des personnes civilement responsables, sauf si le conducteur est

afwezig is en het voertuig reglementair is geparkeerd.

Zonder het optreden van een bevoegd persoon kan dit recht in dezelfde omstandigheden, niet door een weggebruiker uitgeoefend worden.

§ 5. Elke weggebruiker die meer dan 15 jaar oud is moet zijn identiteitskaart of het als zodanig geldend bewijs overhandigen op elk door een bevoegd persoon gedaan verzoek naar aanleiding van een overtreding op de wet betreffende de politie over het Wegverkeer, of haar uitvoeringsbesluiten, of van een verkeersongeval.

De vrijstellingen, toelatingen en doorgangskaarten bepaald in dit reglement moeten worden overhandigd op elk door een bevoegd persoon gedaan verzoek.

Art. 5. – Aanwijzingen van signaalgevers.

§ 1. De weggebruikers moeten onmiddellijk gevolg geven aan de aanwijzingen van de signaalgevers.

§ 2. De signaalgevers mogen aanwijzingen geven aan de weggebruikers in de volgende gevallen:

1° om de veiligheid te verzekeren bij het oversteken of begeleiden van kinderen te voet of per fiets, personen met een handicap of oudere personen;

2° om de veiligheid te verzekeren van groepen weggebruikers;

3° om de veiligheid te verzekeren tijdens culturele, sportieve en toeristische evenementen;

4° om de veiligheid te verzekeren tijdens wielervedstrijden en niet gemotoriseerde sportwedstrijden- of competities.

§ 3. De signaalgevers moeten:

1° een retro-reflecterende veiligheidsvest dragen met de vermelding « signaalgever » op de voorkant en de achterkant en uitgerust zijn met een schijf waarop het verkeersbord

absent et le véhicule en stationnement régulier.

Cette faculté ne peut, dans les mêmes circonstances, être exercée par un usager sans l'intervention d'un agent qualifié.

§ 5. Tout usager âgé de plus de 15 ans est tenu de soumettre sa carte d'identité ou le titre qui en tient lieu à toute réquisition d'un agent qualifié faite à l'occasion d'une infraction à la loi relative à la police de la circulation routière ou à ses arrêtés d'exécution, ou à l'occasion d'un accident de la circulation.

Les dérogations, autorisations et laissez-passer prévus dans le présent règlement doivent être soumis à toute réquisition d'un agent qualifié.

Art. 5. – Indications des signaleurs.

§ 1^{er}. Les usagers doivent immédiatement obtempérer aux indications des signaleurs.

§ 2. Les signaleurs peuvent donner des indications aux usagers dans les cas suivants :

1° pour assurer la sécurité de la traversée ou l'accompagnement d'enfants à pied ou à vélo, de personnes handicapées ou âgées ;

2° pour assurer la sécurité de groupes d'usagers de la route ;

3° pour assurer la sécurité lors de manifestations culturelles, sportives et touristiques ;

4° pour assurer la sécurité lors de courses cyclistes et d'épreuves ou de compétitions sportives non motorisées.

§ 3. Les signaleurs doivent :

1° porter une veste de sécurité rétro réfléchissante avec l'inscription « signaleur » à l'avant et au dos de la veste et être équipés d'un disque représentant le

C3 afgebeeld is of met het in artikel 4, § 2, 3° bedoelde rood licht;

signal C3 ou du feu rouge visé à l'article 4, § 2, 3° ;

2° een minimumleeftijd hebben van:

2° avoir un âge minimum de :

a) 25 jaar voor groepen motorfietzers;

43ter3.1

a) 25 ans pour les groupes de motocyclistes ;

b) 18 jaar voor wielervedstrijden en niet gemotoriseerde sportwedstrijden of competities of tijdens culturele, sportieve en toeristische evenementen, voor groepen ruiters;

59.19, al.2

b) 18 ans pour des courses cyclistes et des épreuves ou compétitions sportives non motorisées, des manifestations culturelles, sportives et touristiques, des groupes de cavaliers ;

c) 16 jaar voor het oversteken of begeleiden van kinderen, personen met een handicap, oudere personen of voor groepen weggebruikers andere dan motorfietzers.

59.21

c) 16 ans pour la traversée ou l'accompagnement d'enfants, de personnes handicapées, de personnes âgées ou pour des groupes d'usagers de la route autres que des motocyclistes.

§ 4. Met het oog op het verzekeren van een vlotte doorstroming en veilig verkeer, mogen de signaalgevers de volgende aanwijzingen geven:

§ 4. En vue d'assurer la fluidité et la sécurité de la circulation, les signaleurs peuvent donner les indications suivantes :

1° het verkeer stilleggen;

40bis3, 41.3.2

1° arrêter la circulation ;

2° het verkeer omleiden via een andere reiweg.

2° dévier la circulation via un autre itinéraire.

Zij mogen op plaatsen waar het verkeer geregeld wordt door driekleurige verkeerslichten, op autowegen en op autosnelwegen en op de opritten en afritten ervan geen aanwijzingen geven.

Aux endroits où la circulation est réglée par des signaux lumineux du système tricolore, sur les routes pour automobiles et sur les autoroutes et aux accès et sorties de celles-ci, ils ne peuvent pas donner d'indications.

Art. 6. – Hiërarchische rangorde bevelen en aanwijzingen, verkeerstekens en verkeersregels.

Art. 6. – Ordre hiérarchique des injonctions et indications, signaux routiers et règles de circulation.

De weggebruikers moeten gevolg geven, in de volgende volgorde, aan:

5, 6

Les usagers doivent se conformer, par ordre de priorité :

1° de bevelen van de bevoegde personen gegeven overeenkomstig artikel 4 van dit reglement;

6.1

1° aux injonctions des agents qualifiés données conformément à l'article 4 du présent règlement ;

2° de verkeerslichten.

6.3, al.1

2° aux signaux lumineux de circulation.

Evenwel:

Toutefois :

a) de voorrangsborden blijven gelden bij het oranjegeel knipperlicht en bij de lichten geplaatst boven de rijstroken of andere delen van de openbare weg, bedoeld in artikel 62;

6.3, al.2

a) les signaux de priorités restent d'application en présence d'un feu jaune-orange clignotant et de signaux lumineux placés au-dessus des bandes de circulation

b) het voorrangsbord B22 blijft gelden bij de driekleurige verkeerslichten bedoeld in artikel 60;

3° de aanwijzingen van de signaalgevers;

4° de verkeersborden en wegmarkeringen wanneer deze regelmatig zijn naar de vorm en voldoende zichtbaar zijn;

5° de verkeersregels zoals opgenomen in dit reglement.

41.3.1.2
°, e)

6.2

6

ou d'autres parties de la voie publique, visés à l'article 62 ;

b) le signal de priorité B22 reste d'application en présence des signaux lumineux visés à l'article 60 ;

3° aux indications des signaleurs ;

4° aux signaux routiers et aux marques routières lorsque ceux-ci sont réguliers en la forme et suffisamment visibles ;

5° aux règles de circulation telles que définies dans ce règlement.

Titel 2. – Regels voor het gebruik van de openbare weg.

Art. 7. – Algemene gedragsregels voor de weggebruikers.

§ 1. Elke weggebruiker moet zich ten allen tijde zo gedragen dat hij geen gevaar of hinder veroorzaakt voor de andere weggebruikers.

Elke weggebruiker moet zijn gedrag aanpassen aan de plaatsgesteldheid, haar belemmering, de verkeersdichtheid, het zicht, de staat van de weg, de weersomstandigheden, de aard, de staat en de lading van zijn voertuig en de aanwezigheid van andere weggebruikers.

§ 2. De bestuurders moeten extra voorzichtig zijn ten aanzien van de categorieën van meer kwetsbare weggebruikers, zoals de voetgangers en de fietsers, in het bijzonder als het gaat om kinderen, personen met een beperkte mobiliteit en personen met een handicap alsook ten aanzien van het personeel dat aan het werk is voor het onderhoud van de wegen en de uitrusting langs de weg.

§ 3. Het is verboden het verkeer te hinderen of onveilig te maken door voorwerpen, zwerfvuil of stoffen op de openbare weg te werpen, te plaatsen, achter te laten of te laten vallen, hetzij door er rook of stoom te verspreiden, hetzij door er enige belemmering aan te brengen.

7.1

7.2 et
10.1.1°

7.3

Titre 2. – Règles d'usage de la voie publique

Art. 7. – Règles générales de comportement dans le chef des usagers.

§ 1^{er}. Chaque usager doit, en tout temps, se comporter de manière telle qu'il ne met pas en danger ni ne gêne les autres usagers.

Chaque usager doit adapter son comportement à la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, le champ de visibilité, l'état de la route, les conditions climatiques, la nature, l'état et le chargement de son véhicule ainsi qu'à la présence d'autres usagers.

§ 2. Les conducteurs doivent être extrêmement prudents à l'égard des catégories d'usagers plus vulnérables, notamment les piétons et les cyclistes, en particulier lorsqu'il s'agit d'enfants, de personnes à mobilité réduite et de personnes handicapées ainsi qu'à l'égard du personnel œuvrant pour l'entretien de la voirie et des équipements la bordant.

§ 3. Il est défendu de gêner la circulation ou de la rendre dangereuse, soit en jetant, déposant, abandonnant ou laissant tomber sur la voie publique des objets, débris ou matières quelconques, soit en y répandant de la fumée ou de la vapeur, soit en y établissant quelque obstacle.

Art. 8. – De bestuurders.

§ 1. Elk voertuig of elke sleep in beweging, uitgezonderd autonome voertuigen, moet een bestuurder hebben.

Dit geldt ook voor de trek-, last- of rijdieren en het vee, afzonderlijk of in kudde.

§ 2. Onverminderd de bij het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs voorgeschreven leeftijden voor de afgifte van de rijbewijzen is de vereiste minimumleeftijd vastgesteld op:

1° 21 jaar voor de bestuurders van autobussen en autocars, alsook voor de bestuurders van andere auto's dienend voor bezoldigd vervoer van personen.

Deze leeftijd wordt evenwel teruggebracht op:

a) 17 jaar voor de bestuurders die de opleiding "bestuurders van autobussen en autocars" volgen in de derde graad van het secundaire beroepsonderwijs;

b) 18 jaar voor de bestuurders van voertuigen van de categorieën D en D+E bestemd voor geregeld vervoer, bedoeld in artikel 2, 17°, van het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E, waarvan het traject ten hoogste 50 kilometer bedraagt en voor de bestuurders van voertuigen van de categorieën D1 en D1+E, die houder zijn van, en tevens bij zich hebben, een bewijs van vakbekwaamheid D, bedoeld in dit besluit;

c) 18 jaar voor de bestuurders die de scholing volgen en die het praktische examen afleggen voor het behalen van een rijbewijs geldig voor de categorie D1, D1+E, D of D+E, overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs en voor de houders van een voorlopig rijbewijs vakbekwaamheid geldig voor de categorie D1, D1+E, D of D+E, bedoeld in het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de

Art. 8. – Les conducteurs.

§ 1^{er}. Tout véhicule ou train de véhicules en mouvement, à l'exception des véhicules autonomes, doit avoir un conducteur.

Il est en de même des animaux de trait, de charge ou de monture et des bestiaux, isolés ou en troupeau.

§ 2. Sans préjudice des âges prescrits par l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire pour la délivrance des permis de conduire, l'âge minimal requis est fixé à :

1° 21 ans pour les conducteurs d'autobus et d'autocars ainsi que pour les conducteurs des autres véhicules automobiles affectés au transport rémunéré de personnes.

Toutefois, cet âge est ramené à :

a) 17 ans pour les conducteurs qui suivent la formation « conducteurs d'autobus et d'autocars » au troisième degré de l'enseignement secondaire professionnel ;

b) 18 ans pour les conducteurs des véhicules des catégories D et D+E affectés aux services réguliers, définis à l'article 2, 17°, de l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E, dont le trajet n'excède pas 50 kilomètres et pour les conducteurs des véhicules de catégories D1 et D1+E, titulaires et porteurs d'un certificat d'aptitude professionnelle D, visé à cet arrêté ;

c) 18 ans pour les conducteurs qui se soumettent à l'apprentissage et présentent l'examen pratique en vue d'obtenir un permis de conduire valable pour la catégorie D1, D1+E, D ou D+E, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire; et pour les titulaires d'un permis de conduire provisoire professionnel valable pour la catégorie D1, D1+E, D ou D+E, visé à l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de

categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E;

d) 20 jaar voor de bestuurders van voertuigen van de categorieën D en D+E voor personenvervoer, die houder zijn van, en tevens bij zich hebben, een bewijs van vakbekwaamheid D zoals bedoeld in het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E;

2° 21 jaar voor de bestuurders van andere auto's en slepen, wanneer de maximale toegelaten massa meer dan 7,5 ton bedraagt.

Deze leeftijd wordt evenwel teruggebracht op:

a) 17 jaar voor de bestuurders die de opleiding "bestuurders van vrachtwagens" volgen in de derde graad van het secundaire beroepsonderwijs;

b) 18 jaar voor de bestuurders van voertuigen van de categorieën C en C+E, houders en dragers van een bewijs van vakbekwaamheid C bedoeld in het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E, alsook voor de bestuurders die zich onderwerpen aan de scholing en zich aanbieden voor het praktisch examen met het oog op het behalen van een rijbewijs geldig voor de categorieën C of C+E overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs of die houder zijn van een voorlopig rijbewijs vakbekwaamheid geldig voor de categorie C of C+E, bedoeld in voormeld koninklijk besluit van 4 mei 2007;

c) 18 jaar voor de bestuurders van de voertuigen van de categorie G, zoals omschreven in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, waarvan de maximaal toegelaten massa meer dan 20 ton bedraagt;

d) 16 jaar voor de bestuurders van de voertuigen van de categorie G, zoals omschreven in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, met

véhicules des catégories C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E ;

d) 20 ans pour les conducteurs des véhicules des catégories D et D+E pour le transport de voyageurs, titulaires et porteurs d'un certificat d'aptitude professionnelle D visé à l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E ;

2° 21 ans pour les conducteurs des autres véhicules automobiles et des trains de véhicules, lorsque la masse maximale autorisée excède 7,5 tonnes.

Toutefois, cet âge est ramené à :

a) 17 ans pour les conducteurs qui suivent la formation « conducteurs poids lourds » au troisième degré de l'enseignement secondaire professionnel ;

b) 18 ans pour les conducteurs des véhicules des catégories C et C+E, titulaires et porteurs d'un certificat d'aptitude professionnelle C visé à l'arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E ainsi que pour les conducteurs qui se soumettent à l'apprentissage et présentent l'examen pratique en vue d'obtenir un permis de conduire valable pour les catégories C ou C+E, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire ou qui sont titulaires d'un permis de conduire provisoire professionnel valable pour la catégorie C ou C+E, visé à l'arrêté royal du 4 mai 2007 précité ;

c) 18 ans pour les conducteurs de véhicules de la catégorie G, telle que définie par l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, dont la masse maximale autorisée excède 20 tonnes ;

d) 16 ans pour les conducteurs de véhicules de la catégorie G, telle que définie par l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, dont la masse

een maximale toegelaten massa van ten hoogste 20 ton en voor de bestuurders van voertuigen van de categorie G die een opleiding volgen en zich aanbieden voor het praktisch examen voor het bekomen van een rijbewijs geldig voor de categorie G, overeenkomstig de bepalingen van dit besluit;

3° 18 jaar voor de bestuurders van andere motorvoertuigen.

Deze leeftijd wordt evenwel vastgesteld op:

a) 16 jaar voor de bestuurders van bromfietsen voor zover het voertuig geen andere persoon dan de bestuurder, een instructeur van een erkende rijsschool of een examiner vervoert en voor de bestuurders van voertuigen van de categorie A1 bedoeld in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;

b) 17 jaar voor de bestuurders die praktisch rijonderricht volgen met het oog op het behalen van een rijbewijs categorie B of die rijden met een voorlopig rijbewijs categorie B bedoeld in artikel 3 van het koninklijk besluit van 10 juli 2006 betreffende het rijbewijs voor voertuigen categorie B;

c) 17 jaar voor de bestuurders die de opleiding "bestuurders van vrachtwagens" of "bestuurders van autobussen en autocars" volgen in de derde graad van het secundaire beroepsonderwijs;

d) 20 jaar voor de bestuurders van motorfietsen van de categorie A bedoeld in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;

e) 21 jaar voor de bestuurders van driewielers van de categorie A bedoeld in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, behalve voor de houders van een rijbewijs geldig voor de categorie B, afgegeven vóór 19 januari 2013;

4° 16 jaar voor de bestuurders van gespannen;

5° 14 jaar voor de bestuurders van niet ingespannen trekdieren, van last- of rijdieren of van vee.

maximale autorisée n'excède pas 20 tonnes et pour les conducteurs de véhicules de la catégorie G qui se soumettent à l'apprentissage et présentent l'examen pratique en vue d'obtenir un permis de conduire valable pour la catégorie G, conformément aux dispositions de cet arrêté ;

3° 18 ans pour les conducteurs des autres véhicules à moteur.

Toutefois, cet âge est fixé à :

a) 16 ans pour les conducteurs de cyclomoteurs pour autant que le véhicule ne transporte pas d'autres personnes que le conducteur, un instructeur d'école de conduite agréée ou un examinateur et pour les conducteurs de véhicules de la catégorie A1 visée à l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire ;

b) 17 ans pour les conducteurs qui suivent l'enseignement pratique en vue de l'obtention d'un permis de conduire de catégorie B ou qui roulent avec un permis de conduire provisoire de catégorie B visé à l'article 3 de l'arrêté royal du 10 juillet 2006 relatif au permis de conduire pour les véhicules de catégorie B ;

c) 17 ans pour les conducteurs qui suivent la formation « conducteurs poids lourds » ou « conducteurs d'autobus ou d'autocars » au troisième degré de l'enseignement secondaire supérieur ;

d) 20 ans pour les conducteurs de motocyclettes de la catégorie A visée à l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire ;

e) 21 ans pour les conducteurs de tricycles de la catégorie A visée à l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, sauf pour les titulaires d'un permis de conduire valable pour la catégorie B délivré avant le 19 janvier 2013 ;

4° 16 ans pour les conducteurs de véhicules attelés ;

5° 14 ans pour les conducteurs d'animaux de trait non attelés, de charge, de monture ou de bestiaux.

Die leeftijd wordt echter teruggebracht op 12 jaar voor ruiters, op voorwaarde dat zij begeleid worden door een ruiter die ten minste 18 jaar oud is;

6° 16 jaar voor de bestuurders van gemotoriseerde rijwielen.

§ 3. Elke bestuurder moet in staat zijn te sturen, en de vereiste lichaamsgeschiktheid en de nodige kennis en rijvaardigheid bezitten.

§ 4. Elke bestuurder van dieren moet voortdurend zijn dieren goed in de hand hebben.

Elke bestuurder van een voertuig mag een rijhulpsysteem gebruiken of mag de dynamische rijtaak overlaten aan een geautomatiseerd rijstelsysteem.

De bestuurder van een voertuig moet bij het uitvoeren van de dynamische rijtaak steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig goed in de hand hebben. Dit geldt ook wanneer een rijhulpsysteem wordt gebruikt of de dynamische rijtaak wordt overgelaten aan een geautomatiseerd rijstelsysteem waarvoor de bestuurder de terugval optie is. Dit geldt niet wanneer de dynamische rijtaak wordt overgelaten aan een geautomatiseerd rijstelsysteem waarvan dit rijstelsysteem de terugval optie is.

Het verzoek aan de bestuurder om de dynamische rijtaak terug over te nemen van een geautomatiseerd rijstelsysteem waarvan dit stelsysteem de terugval optie is, is steeds optioneel.

§ 5. Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, of wanneer de dynamische rijtaak werd overgelaten aan een geautomatiseerd rijstelsysteem waarvan dit rijstelsysteem de terugval optie is, mag de bestuurder geen gebruik maken van elektronische apparaten met een scherm die hij in de hand houdt.

§ 6. 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.

Toutefois, cet âge est ramené à 12 ans pour les cavaliers, à condition qu'ils soient accompagnés d'un cavalier âgé de 18 ans au moins ;

6° 16 ans pour les conducteurs de cycles motorisés.

§ 3. Tout conducteur doit être en état de conduire, présenter les qualités physiques requises et posséder les connaissances et l'habileté nécessaires.

§ 4. Chaque conducteur d'un animal doit constamment avoir le contrôle de ses animaux.

Chaque conducteur d'un véhicule peut utiliser un système d'assistance ou peut laisser la tâche de conduite dynamique à un système de conduite automatisé.

Dans sa tâche de conduite dynamique, le conducteur d'un véhicule doit être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le contrôle de son véhicule. Cela s'applique également lorsqu'un système d'assistance à la conduite est utilisé ou que la tâche de conduite dynamique est laissée à un système de conduite automatisé pour lequel le conducteur est l'option de repli. Ceci ne s'applique pas lorsque la tâche de conduite dynamique est laissée à un système de conduite automatisé dont ce système de conduite est l'option de repli.

La demande adressée au conducteur de reprendre la tâche de conduite dynamique depuis un système de conduite automatisé dont ce système est l'option de repli est toujours facultative.

§ 5. Sauf si son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, ou si la tâche de conduite dynamique a été laissée à un système de conduite automatisé dont ce système de conduite est l'option de repli, le conducteur ne peut faire usage d'un appareil électronique portable avec un écran en le tenant en main.

§ 6. Le conducteur ne peut quitter le véhicule qu'il conduit sans avoir pris les précautions nécessaires pour éviter tout accident et tout usage abusif.

8.3, al. 1

8.3, al. 2

nv

8.3, al.
2, nv

nv

8.4

8.5

Art. 9. – Plaats op de openbare weg.

§ 1. De voetgangers gebruiken in volgorde van aanwezigheid de volgende toegankelijke en begaanbare delen van de openbare weg:

1° de trottoirs;

2° het deel van de openbare weg gesignaleerd door het verkeersbord D9, D11 of D13;

3° de verhoogde bermen;

4° de gelijkgrondse bermen;

5° de parkeerstroken;

6° het fietspad;

7° de rijbaan.

Wanneer de voetgangers de rijbaan volgen, houden ze zich zo dicht mogelijk bij de rand van de rijbaan.

Ze gaan links ten opzichte van de door hen gevolgde richting, of rechts wanneer veiligheidsredenen het rechtvaardigen.

In voetgangerszones, erven en op voorbehouden wegen mogen voetgangers de volledige breedte van de openbare weg gebruiken.

§ 2. De bestuurders volgen de rijbaan.

Elke bestuurder die de rijbaan volgt is verplicht zoveel mogelijk rechts te houden.

De bestuurder is niet verplicht zoveel mogelijk rechts te houden op pleinen.

Elke bestuurder moet de verkeersgeleiders aan zijn linkerhand laten, behoudens plaatselijke reglementering.

Wanneer de openbare weg twee of drie rijbanen omvat die duidelijk van elkaar gescheiden zijn, onder meer door een middenberm, een niet voor voertuigen toegankelijke ruimte of een verschil in niveau, mogen de bestuurders de ten

Art. 9. – Place sur la voie publique.

§ 1^{er}. Les piétons empruntent dans l'ordre, et dans la mesure où elles existent les parties accessibles et praticables de la voie publique suivantes :

1° les trottoirs ;

2° la partie de la voie publique signalée par le signal D9, D11 ou D13 ;

3° les accotements en saillie ;

4° les accotements de plain-pied ;

5° les bandes de stationnement ;

6° la piste cyclable ;

7° la chaussée.

Lorsque les piétons empruntent la chaussée, ils doivent se tenir le plus près possible du bord de celle-ci.

Ils circulent à gauche par rapport au sens de leur marche, ou à droite si les circonstances de sécurité le justifient.

Dans les zones piétonnes, les zones de rencontres et les chemins réservés, les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique.

§ 2. Les conducteurs empruntent la chaussée.

Tout conducteur circulant sur la chaussée doit se tenir le plus à droite possible.

Le conducteur n'est pas obligé de se tenir le plus à droite possible sur les places.

Tout conducteur doit laisser les îlots directionnels à sa gauche, sauf réglementation locale.

Quand la voie publique comporte deux ou trois chaussées nettement séparées notamment par un terre-plein central, par un espace non accessible aux véhicules ou par une différence de niveau, les conducteurs ne peuvent pas emprunter la chaussée de

opzichte van hun rijrichting links gelegen rijbaan niet volgen, behoudens plaatselijke reglementering.

gauche par rapport au sens de leur marche, sauf réglementation locale.

Binnen de bebouwde kommen mogen de bestuurders de in de gevolgde rijrichting gelegen rijstrook volgen die het best aan hun bestemming beantwoordt.

9.4

Dans les agglomérations, les conducteurs peuvent emprunter la bande de circulation dans le sens suivi qui convient le mieux à leur destination.

§ 3. Wanneer de verkeersdichtheid het rechtvaardigt, mag het verkeer in meerdere files gebeuren:

9.5

§ 3. Lorsque la densité de la circulation le justifie, celle-ci peut s'effectuer en plusieurs files :

1° op rijbanen met twee of meer rijstroken in de gevolgde rijrichting;

9.5.1°

1° sur les chaussées à deux bandes de circulation ou plus dans le sens suivi ;

2° op rijbanen met éénrichtingsverkeer.

9.5.2°

2° sur les chaussées à sens unique.

§ 4. Het is verboden op de pechstrook te rijden behalve:

9.7

§ 4. Il est interdit de circuler sur la bande d'arrêt d'urgence sauf :

1° voor de prioritaire voertuigen die een prioritaire opdracht uitvoeren;

9.7.1°

1° pour les véhicules prioritaires qui accomplissent une mission prioritaire ;

2° voor personen of diensten opgeroepen door het openbaar ministerie of door de federale of lokale politie, om zich bij sterk vertraagd of stilstaand verkeer naar de plaats van een incident langs of op de autosnelweg of autoweg te begeven;

9.7.2°

2° pour les personnes ou les services requis par le ministère public, la police fédérale ou locale pour se rendre sur le lieu d'un incident qui s'est produit le long de ou sur l'autoroute ou la route pour automobiles, lorsque la circulation est fortement ralentie ou arrêtée ;

3° voor takelwagens, om zich bij sterk vertraagd of stilstaand verkeer, naar de plaats van een incident langs of op de autosnelweg of autoweg te begeven.

9.7.3°

3° pour les dépanneuses afin de se rendre sur le lieu d'un incident qui s'est produit le long de ou sur l'autoroute ou la route pour automobiles lorsque la circulation est fortement ralentie ou arrêtée.

§ 5. Het is verboden op de spitsstrook te rijden wanneer de verkeerslichten bedoeld in artikel 62 of de signalisatie bedoeld in artikel 66, § 3, buiten werking zijn, behalve:

22decie
s, al. 2

§ 5. Il est interdit de circuler sur la bande réservée aux heures de pointe lorsque les feux de signalisation visés à l'article 62 ou la signalisation visée à l'article 66, § 3, ne fonctionnent pas, sauf :

1° in de gevallen bedoeld in § 4;

1° dans les cas visés au § 4 ;

2° om de autosnelweg op te rijden of te verlaten;

2° pour accéder ou sortir de l'autoroute ;

3° om van richting te veranderen.

3° pour changer de direction.

§ 6. Fietzers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A moeten gebruik maken van, wanneer dit berijdbaar is:

9.1.2.1°

§ 6. Les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe A doivent emprunter, lorsqu'elle est praticable :

1° het gemarkeerd fietspad rechts in de gevolgde rijrichting, of

9.1.2.1°,
al. 1

1° la piste cyclable marquée située à droite dans le sens suivi, ou

2° het fietspad aangeduid door het verkeersbord D7, of	9.1.2.1°, al. 2	2° la piste cyclable indiquée par le signal D7, ou
3° het deel van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D9, of	9.1.2.1°, al. 2	3° la partie de la voie publique indiquée par le signal D9, ou
4° enkel voor fietsers, het deel van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D11.		4° seulement pour les cyclistes, la partie de la voie publique indiquée par le signal D11.
Bij gebrek daaraan moeten zij:		En l'absence de ces aménagements, ils doivent :
1° gebruik maken van de rijbaan, of	9.1.1	1° emprunter la chaussée, ou
2° de gelijkgrondse berm of de parkeerstrook rechts in de gevolgde rijrichting en,	9.1.2.4°	2° l'accotement de plain-pied ou la bande de stationnement située à droite dans le sens suivi et,
3° buiten de bebouwde kom, mogen fietsers bovendien de trottoirs en de verhoogde bermen volgen rechts in de gevolgde rijrichting.	9.1.2.4°	3° en dehors des agglomérations, les cyclistes peuvent en outre emprunter les trottoirs et les accotements en saillie situés à droite dans le sens suivi.
Evenwel:		Toutefois :
1° zij mogen het fietspad verlaten om van richting te veranderen of om in te halen;	9.1.2.3°	1° ils peuvent quitter la piste cyclable pour changer de direction ou pour dépasser ;
2° de fietsers van minder dan 10 jaar mogen in alle omstandigheden de trottoirs en de verhoogde bermen volgen;	9.1.2.5°	2° les cyclistes âgés de moins de 10 ans peuvent emprunter en toutes circonstances les trottoirs et les accotements en saillie ;
3° in fietsstraten en voorbehouden wegen mogen fietsers 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;	22octies 2, al. 1 et/en 22novies, al.1	3° dans les rues cyclables et les chemins réservés, les cyclistes peuvent utiliser toute la largeur de la chaussée lorsqu'elle n'est ouverte qu'à leur sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation ;
4° in voetgangerszones mogen fietsers de ganse breedte van de openbare weg gebruiken.		4° dans les zones piétonnes, les cyclistes peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique.
§ 7. De plaats van de bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B en speed pedelecs is afhankelijk van de vigerende snelheidsbeperking:	9.1.2.2°	§ 7. La place des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe B et de speed pedelecs dépend de la limitation de vitesse en vigueur :
1° snelheid beperkt tot 50 km/u of minder:		1° Vitesse limitée à 50 km/h ou moins :
a) Bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B en speed pedelecs moeten gebruik maken van het berijdbaar fietspad of de rijbaan;	9.1.2.2°	a) Les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe B et de speed pedelecs doivent emprunter la piste cyclable praticable ou la chaussée ;

b) In fietsstraten en voorbehouden wegen mogen bestuurders van speed pedelecs 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;

22octies
2, al. 1
et/en
22novies,
al. 1

b) Dans les rues cyclables et les chemins réservés, les conducteurs de speed pedelecs peuvent utiliser toute la largeur de la chaussée lorsqu'elle n'est ouverte qu'à leur sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation ;

2° Toegelaten snelheid hoger dan 50 km/u:

9.1.2.2°,
al.2

2° Vitesse autorisée supérieure à 50 km/h :

Bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B en speed pedelecs moeten gebruik maken van het berijdbaar fietspad.

9.1.2.2°,
al.2

Les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe B et de speed pedelecs doivent emprunter la piste cyclable praticable.

§ 8. Motorfietsers mogen zich op een rijbaan die niet verdeeld is in rijstroken over de volledige breedte van de rechterhelft ervan begeven en indien er een middenberm is, over de volledige breedte van het rechts van de middenberm gelegen deel van de rijbaan.

9.3.2, al.
1

§ 8. Les motocyclistes circulant sur une chaussée qui n'est pas divisée en bandes de circulation peuvent se tenir sur toute la moitié droite de celle-ci et, lorsqu'il y a un terre-plein central, ils peuvent se tenir sur toute la largeur de la partie de la chaussée située à droite.

Motorfietsers mogen zich op een rijbaan die verdeeld is in rijstroken over de ganse breedte van de rijstrook waarop zij rijden, begeven.

9.3.2, al.
2

Les motocyclistes circulant sur une chaussée divisée en bandes de circulation peuvent se tenir sur toute la largeur de la bande de circulation qu'ils occupent.

§ 9. De bestuurders van niet ingespannen trekdieren, van last- of rijdieren of van vee mogen, buiten de bebouwde kommen, de gelijkgrondse bermen volgen die rechts in hun richting liggen.

9.1.3

§ 9. Les conducteurs d'animaux de trait non attelés, de charge, de monture ou de bestiaux peuvent, en dehors des agglomérations, utiliser les accotements de plain-pied situés à droite par rapport au sens de leur marche.

§ 10. Op voorbehouden wegen mogen ruiters 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.

22octies
2, al. 1

§ 10. Dans les chemins réservés, les cavaliers peuvent utiliser toute la largeur de la chaussée lorsqu'elle n'est ouverte qu'à leur sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation.

Art. 10. – Aangepaste snelheid.

§ 1. Iedere bestuurder moet, rekening houdend met de bepalingen van artikel 7, § 1 en 2, een aangepaste snelheid voeren, zonder dat deze snelheid hoger mag zijn dan de maximum toegelaten snelheid.

10.1.1°

§ 2. Iedere bestuurder moet in alle omstandigheden kunnen stoppen voor een hindernis die kan worden voorzien en moet, rekening houdend met zijn snelheid, tussen zijn voertuig en zijn voorligger een voldoende veiligheidsafstand houden.

10.1.2°
et 3°

Art. 10. – Vitesse adaptée.

§ 1^{er}. Tout conducteur doit, en tenant compte des dispositions de l'article 7, § 1^{er} et 2, régler sa vitesse, sans que cette vitesse ne puisse être supérieure à la vitesse maximale autorisée.

§ 2. Tout conducteur doit en toute circonstance pouvoir s'arrêter devant un obstacle prévisible et doit, compte tenu de sa vitesse, maintenir entre son véhicule et celui qui le précède une distance de sécurité suffisante.

§ 3. Geen enkele bestuurder mag de normale gang van andere weggebruikers hinderen door abnormaal traag te rijden wanneer daar geen geldige reden toe is.

10.2,
al.1

§ 4. Geen enkele bestuurder mag de normale gang van andere weggebruikers hinderen door plots te remmen wanneer dit niet om veiligheidsredenen vereist is.

10.2,
al.1

§ 5. Het is verboden een bestuurder aan te sporen of uit te dagen overdreven snel te rijden.

10.4

§ 6. Elke bestuurder moet vertragen wanneer hij trek-, last- en rijdieren of vee op de openbare weg nadert.

10.3

Hij moet stoppen indien deze dieren tekenen van angst vertonen.

10.3

§ 7. Op de openbare wegen voorzien van verhoogde inrichtingen moeten de bestuurders deze inrichtingen met matige snelheid naderen.

§ 3. Aucun conducteur ne peut gêner la marche normale des autres usagers en circulant sans raison valable à une vitesse anormalement réduite.

§ 4. Aucun conducteur ne peut gêner la marche normale des autres usagers en exerçant un freinage soudain non exigé par des raisons de sécurité.

§ 5. Il est interdit d'inciter ou de provoquer un conducteur à circuler à une vitesse excessive.

§ 6. Tout conducteur doit ralentir lorsqu'il approche d'animaux de trait, de charge et de monture, ou de bestiaux se trouvant sur la voie publique.

Il doit s'arrêter lorsque ces animaux montrent des signes de frayeur.

§ 7. Sur les voies publiques munies de dispositifs surélevés, les conducteurs doivent approcher ces dispositifs à allure modérée.

Art. 11. – Voorrang.

§ 1. De weggebruiker die voorrang moet verlenen, mag slechts verdergaan indien hij dat kan doen zonder gevaar voor ongevallen, gelet op de plaats van de andere weggebruikers, hun snelheid en de afstand waarop zij zich bevinden.

12.5

§ 2. Elke bestuurder moet voorrang verlenen aan de bestuurder die van rechts komt.

12.3.1

Evenwel:

1° de bestuurder die uit een aardeweg of een pad komt op een andere openbare weg dan een aardeweg of een pad moet voorrang verlenen aan de weggebruikers die er zich bevinden;

12.3.1,
al.3,b)

2° de bestuurder die de hoofdweg van een autosnelweg oprijdt moet voorrang verlenen aan de bestuurders die er rijden;

3° de bestuurder die een rotonde oprijdt moet voorrang verlenen aan de bestuurders die er rijden;

12.3.1,
al.2

Art. 11. – Priorité.

§ 1^{er}. L'usager qui doit céder la priorité ne peut poursuivre sa marche que s'il peut le faire sans risque d'accident, compte tenu de la position des autres usagers, de leur vitesse et de la distance à laquelle ils se trouvent.

§ 2. Tout conducteur doit céder la priorité à celui qui vient à sa droite.

Toutefois :

1° le conducteur qui débouche d'un chemin de terre ou d'un sentier sur une voie publique autre qu'un chemin de terre ou un sentier doit céder le passage aux usagers qui y circulent ;

2° le conducteur qui accède à la voie principale d'une autoroute doit céder la priorité aux conducteurs qui y circulent ;

3° le conducteur qui accède à un rond-point doit céder la priorité aux conducteurs qui y circulent ;

4° de bestuurder die in de richting rijdt tegengesteld aan de toegelaten rijrichting of een openbare weg uitkomt waartoe hij geen toegang heeft moet voorrang verlenen aan de andere weggebruikers.

12.3.1,
al.1

4° le conducteur qui circule dans le sens contraire au sens autorisé ou qui débouche d'une voie publique dont l'accès lui est interdit doit céder la priorité aux autres usagers de la route.

§ 3. Voorrang van bepaalde categorieën van weggebruikers:

§ 3. Priorité de certaines catégories d'usagers :

1° Elke weggebruiker moet voorrang verlenen aan de spoorvoertuigen; daartoe moet hij zich zo snel mogelijk van de sporen verwijderen;

12.1

1° Tout usager doit céder la priorité aux véhicules sur rails ; à cette fin, il doit s'écarter de la voie ferrée dès que possible ;

2° Bij het naderen van een prioritaire voertuig dat gebruik maakt van de blauwe knipperlichten en het speciaal geluidstoestel, moet elke weggebruiker onmiddellijk de doorgang vrijmaken, voorrang verlenen en zo nodig stoppen. Om de doorgang vrij te maken op openbare wegen zonder pechstrook moeten bestuurders op de meest linkse rijstrook zo ver als mogelijk naar links uitwijken en de bestuurders op de ernaast gelegen rijstrook zo ver als mogelijk naar rechts;

38

2° A l'approche d'un véhicule prioritaire qui fait usage des feux bleus clignotants et de l'avertisseur sonore spécial, tout usager doit immédiatement dégager, céder la priorité et, au besoin, s'arrêter. Pour céder la priorité sur les voies publiques sans bande d'arrêt d'urgence, les conducteurs sur la bande de circulation la plus à gauche doivent se déplacer le plus loin possible vers la gauche et les conducteurs de la bande de circulation contiguë le plus loin possible vers la droite ;

3° Binnen de bebouwde kom moet elke bestuurder die dezelfde richting volgt als een autobus, de autobusbestuurder gelegenheid laten zijn halteplaats te verlaten wanneer hij met de richtingaanwijzers zijn voornemen om zijn halteplaats te verlaten tijdig kenbaar heeft gemaakt. Daartoe moet hij vertragen en, zo nodig, stoppen.

39, 39,
al.1

3° Dans une agglomération, tout conducteur qui suit la même direction qu'un autobus doit permettre au conducteur de cet autobus de quitter son point d'arrêt lorsque ce dernier a indiqué, suffisamment à temps, au moyen des feux indicateurs de direction, son intention de quitter son point d'arrêt. A cette fin, il doit ralentir et, au besoin, s'arrêter.

In dat geval en in afwijking van de bepalingen van artikel 13, § 1, 4°, moeten de autobusbestuurders geen voorrang verlenen aan de andere bestuurders die dezelfde richting volgen;

39, al.2

Dans ce cas, et par dérogation à l'article 13, § 1^{er}, 4°, le conducteur d'autobus ne doit pas céder la priorité aux autres conducteurs qui suivent la même direction ;

4° De bestuurder die een trottoir, een fietspad of een deel van de openbare weg verplicht voor bepaalde categorieën van weggebruikers aangeduid door de verkeersborden D9, D11 of D13 dwarst, moet voorrang verlenen aan de weggebruikers die er overeenkomstig dit besluit gebruik van maken;

12.4bis

4° Le conducteur qui traverse un trottoir, une piste cyclable ou une partie de la voie publique obligatoire pour certaines catégories d'usagers signalée par les signaux D9, D11 ou D13, doit céder la priorité aux usagers qui y circulent conformément au présent arrêté ;

5° De bestuurder moet voorrang verlenen aan de voetgangers die zich op een oversteekplaats voor voetgangers bevinden of op het punt staan zich erop te begeven;

40.4.2

5° Le conducteur doit céder la priorité aux piétons qui se sont engagés sur un passage pour piétons ou sont sur le point de s'y engager ;

6° De fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen die op het punt staan zich op een oversteekplaats voor

43.3, al.
2

6° Les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qui sont sur le point de s'engager sur un passage pour

fietzers en bestuurders van tweewielige bromfietsen te begeven moeten voorrang verlenen aan de naderende voertuigen.

De naderende bestuurders moeten de fietzers en bestuurders van tweewielige bromfietsen die zich, conform de vorige alinea, op de oversteekplaats bevinden, toelaten het oversteken te beëindigen;

7° In de gevallen bedoeld in artikel 9, § 6, tweede lid, 2° en 3°, en derde lid, 2° en 4°, verlenen de fietzers doorgang aan de voetgangers;

8° Wanneer voetgangers het fietspad volgen, verlenen zij doorgang aan de andere weggebruikers die zich hierop bevinden.

40^{ter},
al.4

9.1.2.4°,
9.1.2.5°
et
22^{sex/ies}
2, al.2

42.2.2.1
°

cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent céder la priorité aux véhicules qui s'approchent.

Les conducteurs qui s'approchent doivent permettre aux cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qui se trouvent, conformément à l'alinéa précédent, sur le passage, d'achever leur traversée ;

7° Dans les cas prévus à l'article 9, § 6, alinéa 2, 2° et 3°, et alinéa 3, 2° et 4°, les cyclistes cèdent le passage aux piétons ;

8° Lorsque les piétons empruntent la piste cyclable, ils cèdent le passage aux autres usagers qui s'y trouvent.

Art. 12. – Ritsen.

De bestuurders die, bij sterk vertraagd verkeer, rijden op een rijstrook die ophoudt of waarop het verder rijden wordt verhinderd, mogen slechts vlak voor de versmalling invoegen in de aangrenzende vrije rijstrook.

De bestuurders die rijden op die vrije rijstrook moeten vlak voor de versmalling beurtelings voorrang verlenen aan één invoegende bestuurder; in geval het rijden in zowel de linker als in de rechter rijstrook wordt verhinderd, moet eerst voorrang worden verleend aan één bestuurder op de rechter rijstrook en daarna aan één bestuurder op de linker rijstrook.

Art. 13. – Manoeuvres.

§ 1. De bestuurder die een manoeuvre wil uitvoeren moet voorrang verlenen aan de andere weggebruikers.

Worden onder meer als manoeuvres beschouwd:

1° van rijstrook of file veranderen;

2° buiten een kruispunt de rijbaan oversteken;

3° keren of achteruitrijden;

12^{bis}

Art. 12. – Tirette.

Les conducteurs qui, lorsque la circulation est fortement ralentie, circulent sur une bande de circulation qui prend fin ou sur laquelle la circulation est interrompue, peuvent s'intercaler sur la bande libre adjacente seulement juste devant le rétrécissement.

Les conducteurs qui circulent sur cette bande libre, doivent céder tour à tour, juste devant le rétrécissement, la priorité à un conducteur qui s'intercale ; si la circulation est interrompue aussi bien sur la bande de gauche que sur celle de droite, la priorité doit être cédée à un conducteur qui se trouve sur la bande de droite et ensuite à un conducteur qui se trouve sur la bande de gauche.

Art. 13. – Manœuvres.

§ 1^{er}. Le conducteur qui veut exécuter une manoeuvre doit céder la priorité aux autres usagers.

Sont considérées notamment comme des manoeuvres :

1° changer de bande de circulation ou de file ;

2° traverser la chaussée hors d'un carrefour ;

3° effectuer un demi-tour ou une marche arrière ;

12.4, al.
1

12.4,
al.2

12.4,
al.2

12.4,
al.2

12.4,
al.2

4° zijn normale plaats in het verkeer verlaten of terug innemen.

12.4, al.2

4° quitter ou s'insérer dans le cours normal de la circulation.

§ 2. Alvorens een manoeuvre uit te voeren dat een zijdelingse verplaatsing inhoudt, moet de bestuurder zijn voornemen tijdig genoeg kenbaar maken met de richtingaanwijzers wanneer het voertuig daarvan voorzien is of, zoniet, en indien mogelijk, door een teken met de arm. Deze aanduiding moet ophouden zodra het manoeuvre uitgevoerd is.

13

§ 2. Avant d'effectuer une manoeuvre qui implique un déplacement latéral, le conducteur doit indiquer son intention suffisamment à temps au moyen des feux indicateurs de direction lorsque le véhicule en est pourvu ou, sinon et si possible, par un geste du bras. Cette indication doit cesser dès que la manoeuvre est accomplie.

§ 3. Worden niet als manoeuvres beschouwd:

§ 3. Ne sont pas considérés comme des manoeuvres :

1° alle rijbewegingen die door een ander artikel van dit reglement worden geregeld, zoals:

1° tout mouvement du véhicule qui est régi par un autre article du présent règlement, tel que :

a) het inhalen;

a) le dépassement ;

b) het kruisen;

b) le croisement ;

c) het veranderen van richting;

c) le changement de direction ;

d) de zijdelingse verplaatsingen door de bestuurder van een motorfiets uitgevoerd conform artikel 9, § 8. Die verplaatsingen vereisen geen gebruik van de richtingaanwijzers;

9.3.2, al.4

d) les déplacements latéraux effectués par le motocycliste conformément à l'article 9, § 8. Ces déplacements ne nécessitent pas l'usage des indicateurs de direction ;

e) het verlaten van de halteplaats door een autobus conform artikel 11, § 3, 3°;

39,
dernière
phrase

e) le fait pour l'autobus de quitter son point d'arrêt conformément à l'article 11, § 3, 3° ;

f) het ritsen;

12.4, al.3

f) la tirette ;

2° zich op het einde van een fietspad op de rijbaan begeven om rechtdoor te rijden.

12.4, al.3

2° le fait d'emprunter la chaussée à la fin d'une piste cyclable en continuant à circuler tout droit.

Art. 14. – Vrijmaken van de kruispunten.

14

Art. 14. – Dégagement des carrefours.

De bestuurder die een kruispunt opgereden is waar het verkeer geregeld wordt door een bevoegd persoon of door verkeerslichten mag dit kruispunt vrijmaken zonder te wachten tot het verkeer opengesteld is in de richting die hij gaat nemen, behalve indien op de weg die hij gaat volgen een aan zijn rechterzijde geplaatst rood licht hem dat verbiedt.

Le conducteur engagé dans un carrefour où la circulation est réglée par un agent qualifié ou des signaux lumineux de circulation, peut dégager le carrefour sans attendre que la circulation soit ouverte dans le sens où il va s'engager, sauf si un feu rouge placé à sa droite sur la voie publique qu'il va emprunter le lui interdit.

Zelfs indien verkeerslichten het toelaten, mag een bestuurder een kruispunt niet oprijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat hij waarschijnlijk op het kruispunt zou

Même si des signaux lumineux de circulation l'y autorisent, un conducteur ne peut s'engager dans un carrefour si l'encombrement de la circulation est tel qu'il

moeten stoppen en aldus het dwarsverkeer zou hinderen of beletten.

serait vraisemblablement immobilisé dans le carrefour, gênant ou empêchant ainsi la circulation dans les directions transversales.

Art. 15. – Kruisen.

§ 1. Het kruisen gebeurt rechts.

15.1

§ 2. De bestuurder moet bij het kruisen een voldoende zijdelingse afstand laten en, zo nodig, naar rechts uitwijken.

15.2

De bestuurder, waarvan het doorrijden belemmerd wordt door een hindernis of door de aanwezigheid van andere weggebruikers, moet vertragen en, zo nodig, stoppen om de tegemoetkomende weggebruikers doorgang te verlenen.

§ 3. Wanneer het kruisen wegens de breedte van de rijbaan niet gemakkelijk kan uitgevoerd worden, mag de bestuurder de gelijkgrondse berm of de parkeerstrook volgen.

15.3

§ 4. De bestuurder mag spoorvoertuigen die de rijbaan volgen links kruisen wanneer het rechts niet kan wegens de engte van de doorgang of de aanwezigheid van een stilstaand of geparkeerd voertuig of een vaste hindernis.

15.4

Art. 16. – Inhalen.

§ 1. Het inhalen geldt slechts ten aanzien van bestuurders die in beweging zijn.

16.1

§ 2. Behalve voor de toepassing van artikel 17, § 1, 5°, wordt niet als inhalen beschouwd:

16.2

1° het sneller rijden van de voertuigen in een rijstrook of een file ten opzichte van de voertuigen in een andere rijstrook of file wanneer de bestuurders de aanwijzingen van de verkeersborden F13 en F15 opvolgen;

2° het sneller rijden van de voertuigen in een rijstrook of een file ten opzichte van de voertuigen in een andere rijstrook of file wanneer het verkeer verloopt overeenkomstig de bepalingen van artikel 9, § 2, laatste lid, en § 3;

Art. 15. – Croisement.

§ 1^{er}. Le croisement se fait à droite.

§ 2. En cas de croisement, le conducteur doit laisser libre une distance latérale suffisante et, au besoin, serrer à droite.

Le conducteur dont la progression est entravée par un obstacle ou la présence d'autres usagers doit ralentir et, au besoin, s'arrêter pour laisser passer les usagers qui viennent en sens inverse.

§ 3. Lorsque la largeur de la chaussée ne permet pas d'effectuer aisément le croisement, le conducteur peut emprunter l'accotement de plain-pied ou la bande de stationnement.

§ 4. Le conducteur qui croise des véhicules sur rails qui empruntent la chaussée peut le faire à gauche, s'il ne peut le faire à droite en raison de l'exiguïté du passage ou de la présence d'un véhicule à l'arrêt ou en stationnement ou d'un obstacle fixe.

Art. 16. – Dépassement.

§ 1^{er}. Le dépassement n'est à considérer qu'à l'égard des conducteurs en mouvement.

§ 2. Sauf pour l'application de l'article 17, § 1^{er}, 5°, n'est pas considéré comme un dépassement :

1° le fait que les véhicules d'une bande de circulation ou d'une file circulent à une vitesse plus grande que ceux d'une autre bande de circulation ou file, lorsque les conducteurs se conforment aux indications des signaux F13 et F15 ;

2° le fait que les véhicules d'une bande de circulation ou d'une file circulent à une vitesse plus grande que ceux d'une autre bande de circulation ou file, lorsque la circulation s'effectue conformément aux dispositions de l'article 9, § 2, dernier alinéa, et § 3 ;

3° het sneller rijden van voertuigen op een gedeelte van de openbare weg dat voor bepaalde categorieën van weggebruikers is voorbehouden of verplicht, of op een fietspad, ten opzichte van de voertuigen op een ander gedeelte van de openbare weg;

3° le fait que les véhicules sur une partie de la voie publique qui est réservée à ou obligatoire pour certaines catégories d'usagers, ou sur une piste cyclable, circulent à une vitesse plus grande que ceux sur une autre partie de la voie publique ou sur une piste cyclable ;

4° het sneller rijden van de fietsers of bestuurders van tweewielige bromfietsen op de bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, ten opzichte van de voertuigen die er stoppen of traag rijden;

nv

4° le fait que les cyclistes ou les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sur le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun circulent à une vitesse plus grande que ceux qui y sont immobilisés ou y circulent lentement ;

5° het sneller rijden van de fietsers of bestuurders van tweewielige bromfietsen op de rijbaan ten opzichte van de voertuigen die er stoppen of traag rijden. In dat geval mogen zij tussen twee rijstroken of files in de gevolgde rijrichting rijden met een hogere snelheid dan de voertuigen die erop stoppen of traag rijden;

nv

5° le fait que les cyclistes ou les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sur la chaussée circulent à une vitesse plus grande que les véhicules qui y sont immobilisés ou y circulent lentement. Dans ce cas, ils peuvent circuler entre deux bandes de circulation ou files dans le sens suivi à une vitesse plus grande que les véhicules qui y sont immobilisés ou y circulent lentement ;

6° het sneller rijden van motorfietsen tussen twee rijstroken of files in de gevolgde rijrichting dan de voertuigen die stoppen of traag rijden in die rijstroken of files, op de volgende voorwaarden:

16.2bis,
al. 1

6° le fait que les motocyclettes circulent entre deux bandes de circulation ou files dans le sens suivi à une vitesse plus grande que les véhicules qui sont immobilisés ou circulent lentement sur ces bandes de circulation ou files, aux conditions suivantes :

a) op autosnelwegen mag de motorfietser niet sneller rijden dan 50 km/u en mag het snelheidsverschil tussen de motorfietser en de voertuigen die zich in die rijstroken of files bevinden niet meer dan 20 km/u bedragen;

16.2bis,
al. 2

a) sur les autoroutes, le motocycliste ne peut dépasser la vitesse de 50 km/h et la différence de vitesse entre le motocycliste et les véhicules qui se trouvent sur ces bandes de circulation ou files ne peut être supérieure à 20 km/h ;

b) op autosnelwegen en autowegen moet hij daarenboven tussen de twee meest links gelegen rijstroken rijden.

16.2bis,
al. 3

b) sur les autoroutes et routes pour automobiles, il doit en outre rouler entre les deux bandes situées le plus à gauche.

§ 3. Bestuurders halen links in.

16.3

§ 3. Les conducteurs dépassent par la gauche.

Het inhalen gebeurt echter rechts wanneer de in te halen bestuurder te kennen heeft gegeven dat hij links wil afslaan of zijn voertuig wil opstellen aan de linkerkant van de openbare weg en zich naar links begeven heeft om deze beweging uit te voeren.

Toutefois, le dépassement se fait à droite lorsque le conducteur à dépasser a indiqué qu'il veut tourner à gauche ou qu'il veut ranger son véhicule sur le côté gauche de la voie publique et s'est porté à gauche en vue d'effectuer ce mouvement.

§ 4. Vóór het links inhalen moet elke bestuurder:

16.4

§ 4. Avant de dépasser par la gauche, tout conducteur doit :

1° er zeker van zijn dat:

1° s'assurer que :

a) de weg over een voldoende afstand vrij is om alle gevaar voor ongevallen te vermijden;

b) geen achterligger reeds begonnen is in te halen;

c) hij zijn plaats rechts opnieuw kan innemen, zonder de andere bestuurders te hinderen;

d) hij op zeer korte tijd kan inhalen;

2° zijn voornemen zich naar links te verplaatsen tijdig genoeg kenbaar maken door middel van de richtingsaanwijzers wanneer het voertuig daarvan voorzien is of, zoniet, en indien mogelijk, door een teken met de arm; deze aanduiding moet ophouden zodra de zijdelingse verplaatsing uitgevoerd is.

§ 5. Elke inhalende bestuurder moet zich zo ver als nodig is van de in te halen bestuurder verwijderen; wanneer het inhalen wegens de breedte van de rijbaan niet gemakkelijk kan

16.5

§ 6. De bestuurder die links inhaalt, moet zijn plaats rechts opnieuw innemen zodra hij dat zonder bezwaar kan doen. Daartoe moet hij zijn voornemen kenbaar maken door middel van de richtingsaanwijzers wanneer het voertuig daarvan voorzien is of, zoniet, en indien mogelijk, door een teken met de arm.

16.6

Deze aanduiding moet ophouden zodra de zijdelingse verplaatsing uitgevoerd is.

De bestuurder moet echter zijn plaats rechts niet terug innemen wanneer hij onmiddellijk opnieuw wil inhalen:

1° op rijbanen met twee of meer rijstroken in de gevolgde rijrichting, op voorwaarde dat alleen gereden wordt op de rijstroken bestemd voor het verkeer in de gevolgde rijrichting;

16.6,
al.2,1°

2° op rijbanen met éénrichtingsverkeer.

§ 7. Elke bestuurder die op het punt staat links ingehaald te worden, moet zo ver mogelijk naar rechts uitwijken en mag zijn snelheid niet opvoeren.

16.7

a) la voie est libre sur une distance suffisante pour éviter tout risque d'accident ;

b) aucun conducteur qui le suit n'a commencé un dépassement ;

c) il a la possibilité de reprendre sa place à droite sans gêner les autres conducteurs ;

d) il a la possibilité d'effectuer le dépassement en un temps très court ;

2° indiquer suffisamment à temps son intention de se porter à gauche au moyen des feux indicateurs de direction lorsque le véhicule en est pourvu ou, sinon, et si possible, par un geste du bras ; cette indication doit cesser dès que le déplacement latéral a été effectué.

§ 5. Tout conducteur qui dépasse doit s'écarter autant que de besoin du conducteur à dépasser; lorsque la largeur de la chaussée ne permet pas d'effectuer aisément le dépassement, le conducteur peut emprunter l'accotement de plain-pied ou la bande de stationnement.

§ 6. Le conducteur qui dépasse doit reprendre sa place à droite aussitôt qu'il peut le faire sans inconvénient. A cette fin, il doit indiquer son intention au moyen des feux indicateurs de direction lorsque le véhicule en est pourvu ou, sinon, et si possible, par un geste du bras.

Cette indication doit cesser dès que le déplacement latéral a été effectué.

Toutefois, le conducteur n'est pas tenu de reprendre sa place à droite s'il veut effectuer aussitôt un nouveau dépassement :

1° sur les chaussées à deux bandes de circulation ou plus dans le sens suivi, à condition de n'emprunter que les bandes affectées à la circulation dans le sens suivi ;

2° sur les chaussées à sens unique.

§ 7. Tout conducteur qui va être dépassé par la gauche doit serrer à droite le plus possible et ne peut accélérer.

§ 8. Het inhalen van spoorvoertuigen die de rijbaan volgen gebeurt rechts, zowel wanneer die voertuigen in beweging zijn of stilstaan om reizigers te laten in- of uitstappen.

16.9

§ 8. Le dépassement des véhicules sur rails qui empruntent la chaussée, se fait à droite, que ces véhicules soient en mouvement ou arrêtés pour l'embarquement ou le débarquement des voyageurs.

Het inhalen mag evenwel links gebeuren:

Toutefois, le dépassement peut se faire à gauche :

1° wanneer het rechts niet kan wegens de engte van de doorgang, de aanwezigheid van een stilstaand of geparkeerd voertuig of een andere vaste hindernis;

1° s'il ne peut s'effectuer à droite en raison de l'exiguïté du passage ou de la présence d'un véhicule à l'arrêt ou en stationnement ou d'autre obstacle fixe ;

2° op rijbanen met éénrichtingsverkeer, wanneer de verkeersomstandigheden dit rechtvaardigen.

2° sur les chaussées à sens unique lorsque les circonstances de la circulation le justifient.

Art. 17. – Inhaalverbod.

Art. 17. – Interdiction de dépasser.

§ 1. Het inhalen van een voertuig is verboden:

§ 1^{er}. Le dépassement d'un véhicule est interdit :

1° op een overweg gesignaleerd door het verkeersbord A45 of A47, behalve indien het een overweg is met slagbomen of indien het verkeer er door verkeerslichten wordt geregeld;

17.2.1°

1° sur un passage à niveau signalé par le signal A45 ou A47, sauf si celui-ci est muni de barrières ou si la circulation y est réglée par des signaux lumineux de circulation ;

2° op de kruispunten waar de bestuurder voorrang moet verlenen;

17.2.2°

2° dans les carrefours où le conducteur doit céder la priorité ;

3° bij het naderen van de top van een helling en in bochten, wanneer de zichtbaarheid onvoldoende is, behalve indien kan ingehaald worden zonder de doorlopende witte streep te overschrijden die het voor de tegenliggers bestemde deel van de rijbaan aflijnt;

17.2.3°

3° à l'approche du sommet d'une côte et dans les virages, lorsque la visibilité est insuffisante, sauf si le dépassement peut se faire sans franchir la ligne blanche continue délimitant la partie de la chaussée affectée à la circulation venant en sens inverse ;

4° wanneer het in te halen voertuig zelf een ander voertuig inhaalt, behalve wanneer de rijbaan drie of meer rijstroken heeft die bestemd zijn voor het verkeer in de gevolgde rijrichting;

17.2.4°

4° lorsque le véhicule à dépasser dépasse lui-même un autre véhicule, sauf lorsque la chaussée comporte trois bandes de circulation ou plus affectées à la circulation dans le sens suivi ;

5° wanneer de in te halen bestuurder stopt voor een oversteekplaats voor voetgangers of een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen of deze oversteekplaatsen nadert op plaatsen waar het verkeer niet geregeld wordt door een bevoegd persoon of door verkeerslichten;

17.2.5°

5° lorsque le conducteur à dépasser s'approche de ou s'arrête devant un passage pour piétons ou un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues aux endroits où la circulation n'est pas réglée par un agent qualifié ou par des signaux lumineux de circulation ;

6° op de verhoogde inrichtingen;

22ter.1.2°

6° sur les dispositifs surélevés ;

7° bij neerslag, op de autosnelwegen, autowegen en wegen met ten minste vier

17.2.6°

7° en cas de précipitations, sur les autoroutes, routes pour automobiles et routes

rijstroken met of zonder middenberm, voor bestuurders van voertuigen en slepen bestemd voor het vervoer van zaken met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton.

Deze bepaling is niet van toepassing bij het inhalen van voertuigen die gebruik maken van een voorbehouden rijstrook voor traag verkeer, noch ten opzichte van landbouwvoertuigen.

§ 2. Het inhalen in fietsstraten is verboden, behalve voor fietsers en bestuurders van speed pedelecs.

22novies,
al.2

§ 3. Bestuurders van langere en zwaardere slepen mogen, buiten de autosnelwegen, voertuigen die meer dan 50 km/u rijden niet inhalen.

17.3

à quatre bandes de circulation minimum avec ou sans terre-plein central, pour les conducteurs de véhicules et trains de véhicules affectés au transport de choses dont la masse maximale autorisée est supérieure à 7,5 tonnes.

Cette disposition n'est pas d'application en cas de dépassement de véhicules qui utilisent une bande de circulation qui est réservée pour des véhicules lents, ni à l'égard des tracteurs agricoles.

§ 2. Le dépassement dans les rues cyclables est interdit, sauf pour les cyclistes et les conducteurs de speed pedelecs.

§ 3. Les conducteurs de trains de véhicules plus longs et plus lourds ne peuvent pas dépasser, en dehors des autoroutes, les véhicules roulant à plus de 50 km/h.

Art. 18. – Afstand tussen de voertuigen.

18

§ 1. Buiten de bebouwde kommen moeten de bestuurders van voertuigen en slepen met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton of langer dan 7 meter, onderling een afstand houden van ten minste 50 meter.

18.2

§ 2. Buiten de bebouwde kommen moeten bestuurders van auto's die in konvooi rijden voor een gezamenlijk te maken tocht, onderling een afstand houden van ten minste 50 meter.

18.3

§ 3. Het bepaalde in § 3 geldt niet voor legervoertuigen die in konvooi rijden:

18.4

1° tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag;

2° bij zeer mistig weer.

Art. 18. – Intervalle entre les véhicules.

§ 1^{er}. En dehors des agglomérations, les conducteurs de véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes ou dont la longueur dépasse 7 mètres, doivent maintenir entre eux un intervalle de 50 mètres au moins.

§ 2. En dehors des agglomérations les conducteurs de véhicules automobiles circulant en convoi en vue d'un trajet à faire de conserve doivent maintenir entre eux un intervalle de 50 mètres au moins.

§ 3. La disposition prévue au § 3 n'est pas applicable aux véhicules militaires circulant en convoi :

1° entre la tombée et le lever du jour ;

2° par temps de brouillard intense.

Art. 19. – Richtingsverandering.

§ 1. De bestuurder die van richting verandert moet:

1° voorrang verlenen aan de weggebruikers die dezelfde openbare weg volgen die hij op het punt staat te verlaten;

19.4

Art. 19. – Changement de direction.

§ 1^{er}. Le conducteur qui change de direction doit :

1° céder la priorité aux usagers qui circulent sur la même voie publique que celle qu'il est sur le point de quitter ;

2° voorrang verlenen aan de voetgangers die de rijbaan oversteken die hij gaat oprijden;	19.5	2° céder la priorité aux piétons qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager ;
3° rekening houden met de vertragingsmogelijkheden van de achterliggers.	19.1	3° tenir compte des possibilités de ralentissement de ceux qui le suivent.
§ 2. De bestuurder die naar rechts afslaait moet:	19.2	§ 2. Le conducteur qui tourne à droite doit :
1° zijn voornemen tijdig genoeg kenbaar maken door middel van de rechter richtingaanwijzers wanneer het voertuig daarvan voorzien is of, zoniet, en indien mogelijk, door een teken met de arm; deze aanduiding moet ophouden zodra de beweging uitgevoerd is;	19.2.1°, al. 1 en/et 2	1° indiquer son intention suffisamment à temps au moyen des feux indicateurs de direction de droite lorsque le véhicule en est pourvu ou, sinon et si possible, par un geste du bras ; cette indication doit cesser dès que le mouvement est accompli ;
2° zo dicht mogelijk bij de rechterrاند van de rijbaan blijven.	19.2.2°, al. 1 en/et 19.6	2° serrer le plus possible le bord droit de la chaussée.
De bestuurder mag zich evenwel naar links begeven wanneer hij wegens de plaatsgesteldheid en de afmetingen van het voertuig of de lading niet bij de rechterrاند van de rijbaan kan blijven, daarbij gebruik makend van de rechter richtingaanwijzers.	19.2.2°, al. 2	Le conducteur peut toutefois se porter vers la gauche lorsque la disposition des lieux et les dimensions du véhicule ou de son chargement ne permettent pas de serrer le bord droit de la chaussée, tout en utilisant ses feux d'indicateurs de direction de droite.
In dat geval moet hij zich vooraf ervan vergewissen dat geen achterligger reeds begonnen is in te halen;	19.2.2°, al. 3	Dans ce cas, il doit s'assurer au préalable qu'aucun conducteur qui le suit n'a commencé un dépassement ;
3° de beweging zo kort mogelijk uitvoeren, behalve in de gevallen dat het verkeer op de ingeslagen rijbaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 9, § 2, laatste lid, en § 3 gebeurt.	19.2.4°	3° exécuter le mouvement aussi court que possible sauf dans les cas où la circulation sur la chaussée dans laquelle il s'engage se fait conformément aux dispositions de l'article 9, § 2, dernier alinéa, et § 3.
§ 3. De bestuurder die naar links afslaait moet:	19.3	§ 3. Le conducteur qui tourne à gauche doit :
1° zijn voornemen tijdig genoeg kenbaar maken door middel van de linker richtingaanwijzers wanneer het voertuig daarvan voorzien is of, zoniet, en indien mogelijk, door een teken met de arm; deze aanduiding moet ophouden zodra de beweging uitgevoerd is;	19.3.1°, al. 1, 19.3.1°, al. 2	1° indiquer son intention suffisamment à temps au moyen des feux indicateurs de direction de gauche lorsque le véhicule en est pourvu ou, sinon et si possible, par un geste du bras ; cette indication doit cesser dès que le mouvement est accompli ;
2° op een rijbaan met tweerichtingsverkeer en op een rijbaan met éénrichtingsverkeer, voor zover de plaatsgesteldheid het toelaat, zich naar links begeven zonder de tegenliggers te hinderen;	19.3.2°, a) en/et b) en/et 19.6	2° sur une chaussée à deux sens de circulation et sur une chaussée à sens unique, se porter vers la gauche pour autant que les dispositions des lieux le permettent sans gêner les conducteurs venant en sens inverse ;

3° op een rijbaan met éénrichtingsverkeer, zo dicht mogelijk bij de linker rand ervan blijven;

19.3.2°,
b) en/et
19.6

3° sur une chaussée à sens unique, serrer le plus possible le bord gauche de celle-ci ;

4° voorrang verlenen aan de tegenliggers op de rijbaan die hij gaat verlaten;

19.3.3°

4° céder la priorité aux conducteurs venant en sens inverse sur la chaussée qu'il s'apprête à quitter ;

5° op de kruispunten de beweging zo ruim mogelijk uitvoeren zodat hij de ingeslagen rijbaan rechts oprijdt, behalve in de gevallen dat het verkeer op die rijbaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 9, § 2, laatste lid, en § 3 gebeurt.

19.3.5°

5° aux carrefours, exécuter le mouvement aussi largement que possible de manière à aborder par la droite la chaussée dans laquelle il s'engage, sauf dans les cas où la circulation sur cette chaussée se fait conformément aux dispositions de l'article 9, § 2, dernier alinéa, et § 3.

Art. 20. – Spoorwegen en overwegen.

§ 1. Elk verkeer op buiten de rijbaan aangelegde sporen is verboden.

20.1

Art. 20. – Voies ferrées et passage à niveau.

§ 1^{er}. Toute circulation est interdite sur les voies ferrées établies en dehors de la chaussée.

§ 2. De weggebruiker mag zich slechts op een overweg zonder slagbomen of zonder verkeerslichten, of wanneer deze lichten niet werken, op deze overweg begeven na er zich van vergewist te hebben dat geen enkel spoorvoertuig nadert.

20.2

§ 2. L'usager ne peut s'engager sur un passage à niveau qui n'est muni ni de barrières ni de signaux lumineux de circulation ou lorsque ces signaux ne fonctionnent pas, qu'après s'être assuré qu'aucun véhicule sur rails n'approche.

§ 3. Het is verboden zich op een overweg te begeven wanneer:

20.3

§ 3. Il est interdit de s'engager sur un passage à niveau lorsque :

1° de slagbomen in beweging of gesloten zijn;

1° les barrières sont en mouvement ou fermées ;

2° de rode knipperlichten branden;

2° les feux rouges clignotants sont allumés ;

3° het geluidsein werkt;

3° le signal sonore fonctionne ;

4° het verkeer zodanig belemmerd is dat de bestuurder waarschijnlijk op die overweg zou moeten stoppen.

20.4

4° l'encombrement de la circulation est tel qu'en s'y engageant, le conducteur y serait vraisemblablement immobilisé.

Art. 21. – Autosnelwegen.

§ 1. De snelheid op autosnelwegen is beperkt tot 120 km/u.

11.2.1°, al.
.1, a), al.
1

§ 1^{er}. La vitesse sur autoroute est limitée à 120 km/h.

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/u. De snelheid van autocars waarvan alle zitplaatsen zijn uitgerust met een veiligheidsgordel en met

11.2.1°, al.
.1, a), al.
2

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/h. La vitesse des autocars dont toutes les places assises sont équipées d'une ceinture de sécurité et avec un limiteur

een snelheidsbegrenzer tot 100 km/u, is er beperkt tot 100 km/u.

Lagere snelheidsbeperkingen mogen door een verkeersbord C43 worden opgelegd.

§ 2. De toegang tot de autosnelwegen is verboden:

1° aan de voetgangers, aan de bestuurders van rijwielen, van bromfietsen en van dieren;

2° aan de bestuurders van voertuigen of slepen die op een horizontale weg de snelheid van 70 km/u niet kunnen bereiken;

3° aan de bestuurders van voertuigen die met een noodkoppeling of met een hulpkoppeling een ander voertuig slepen;

4° aan de bestuurders van vierwielers met motor zonder passagiersruimte;

5° aan de bestuurders van landbouwvoertuigen.

De tot het verkeer op de autosnelwegen toegelaten voertuigen mogen die wegen slechts oprijden of verlaten op de plaatsen die daarvoor speciaal ingericht zijn.

§ 3. Behalve in bijzondere omstandigheden, rijdt een bestuurder op een autosnelweg aan een snelheid van ten minste 70 km/u.

§ 4. Wanneer de rijbaan van een autosnelweg drie of meer rijstroken in de gevolgde rijrichting omvat, mogen de autobussen, autocars en andere voertuigen en slepen met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton niet op de meest links gelegen rijstrook rijden, behalve om de aanwijzingen van de verkeersborden F13 en F15 op te volgen.

Evenwel, wanneer een bord F15 drie of meer rijstroken in de gevolgde rijrichting aanduidt, mogen deze voertuigen hier evenmin de meest links gelegen aangeduide rijstrook volgen.

§ 5. Op autosnelwegen is het verboden:

1° de dwarsverbindingen te gebruiken;

de vitesse réglé sur une vitesse maximale de 100 km/h, y est limitée à 100 km/h.

Des limitations de vitesse inférieures peuvent être imposées par un signal C43.

§ 2. L'accès aux autoroutes est interdit :

1° aux piétons, aux conducteurs de cycles, de cyclomoteurs et d'animaux ;

2° aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules qui ne peuvent atteindre en palier la vitesse de 70 km/h ;

3° aux conducteurs des véhicules qui remorquent un autre véhicule au moyen d'une attache de fortune ou d'une attache secondaire ;

4° aux conducteurs de quadricycles à moteur sans habitacle ;

5° aux conducteurs de véhicules agricoles.

Les véhicules admis à la circulation sur les autoroutes ne peuvent y avoir accès ou en sortir qu'aux endroits spécialement aménagés à cet effet.

§ 3. Sauf circonstances particulières, un conducteur circule sur autoroute à une vitesse d'au moins 70 km/h.

§ 4. Lorsque la chaussée d'une autoroute comporte trois bandes de circulation ou plus dans la direction suivie, les autobus, les autocars et les autres véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes ne peuvent pas emprunter la bande de circulation située la plus à gauche de la chaussée sauf pour se conformer aux indications des signaux F13 et F15.

Cependant, lorsqu'un signal F15 indique trois bandes de circulation ou plus dans la direction suivie, ces véhicules ne peuvent pas emprunter la bande de circulation située la plus à gauche.

§ 5. Il est interdit sur les autoroutes :

1° d'emprunter les raccordements transversaux ;

2° te keren;	21.4,2°	2° de faire demi-tour ;
3° achteruit te rijden of te rijden in de tegenovergestelde rijrichting;	21.4,3°	3° de faire marche arrière ou de rouler en sens contraire au sens obligatoire ;
4° een voertuig te slepen met een nood- of hulpkoppeling.	21.4,5°	4° remorquer un véhicules au moyen d'une attache de fortune ou d'une attache secondaire.
§ 6. Op autosnelwegen zijn verboden:	21.6	§ 6. Sont interdits sur autoroutes :
1° stoeten, betogingen en samenscholingen;		1° les cortèges, manifestations et rassemblements ;
2° reclametochten;		2° les défilés publicitaires ;
3° sportwedstrijden, in het bijzonder snelheids-, regelmatigheids- of behendighedsritten of -wedstrijden;		3° les épreuves sportives, notamment les courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse ;
4° de verkoop of het te koop aanbieden van enig voorwerp, behoudens toelating van de Minister tot wiens bevoegdheid het beheer van de autosnelwegen behoort of van zijn gemachtigde.		4° la vente ou l'offre en vente de tous objets quelconques, sauf autorisation donnée par le Ministre qui a la gestion des autoroutes dans ses attributions ou par son délégué.
§ 7. De overheid tot wiens bevoegdheid het beheer van de autosnelwegen behoort kan, wegens bijzondere omstandigheden alle voorlopige maatregelen treffen tot regeling van het verkeer op een bepaalde plaats van een autosnelweg.	21.7	§ 7. L'autorité qui a la gestion des autoroutes dans ses attributions peut prendre toutes mesures provisoires pour régler la circulation en un point déterminé d'une autoroute, en raison des circonstances particulières.
§ 8. De overheid tot wiens bevoegdheid het beheer van de autosnelwegen behoort kan, onder de door hem vastgestelde voorwaarden, de in konvooi rijdende legervoertuigen toelaten de autosnelwegen te volgen en er te rijden met een lagere snelheid dan 70 km/u.	21.8	§ 8. L'autorité qui a la gestion des autoroutes dans ses attributions peut, aux conditions qu'elle détermine, autoriser les véhicules militaires circulant en convoi à accéder aux autoroutes et à y circuler à une vitesse inférieure à 70 km/h.
§ 9. Voor zover de behoeften van de dienst of van hun opdracht het rechtvaardigen, gelden de bij artikel 21 voorgeschreven regels voor toelating en verkeer op de autosnelwegen niet:		§ 9. Pour autant que les nécessités du service ou de leur mission le justifient, les règles d'admission et de circulation sur les autoroutes prescrites par l'article 21 ne sont pas applicables :
1° voor de ambtenaren en beambten belast met een opdracht van politie, van toezicht of van beheer van de autosnelweg en voor de bestuurders van het materieel van de administratie;	59.10, 1°	1° aux fonctionnaires et agents investis d'une mission de police, de surveillance ou d'administration sur l'autoroute, ainsi qu'aux conducteurs du matériel de l'administration ;
2° voor de aannemers, de vergunninghouders en de concessiehouders, voor de leden van hun personeel en voor de bestuurders van het materieel van voormelde personen, gemachtigd door de Minister tot	59.10, 2°	2° aux entrepreneurs, aux permissionnaires et concessionnaires, aux membres de leur personnel ainsi qu'aux conducteurs du matériel des personnes précitées, autorisés

wiens bevoegdheid het beheer van de autosnelwegen behoort of door zijn gemachtigde.

§ 10. Voertuigen die ontplofbare, radioactieve, of dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking, vervoeren in de zin van het Europees Verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (A.D.R.) en zijn bijlagen, ondertekend te Genève op 30 september 1957 en goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1960, en die krachtens dat Verdrag of krachtens verordening-bepalingen van intern recht voorzien moeten zijn van een oranje bord, moeten, behalve in geval van noodzaak, de autosnelwegen volgen.

48bis 1

par le Ministre qui a la gestion des autoroutes dans ses attributions ou par son délégué.

§ 10. Les véhicules transportant des matières explosibles, radioactives, ou animales qui présentent un danger pour la population, au sens de l'Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (A.D.R.) et ses annexes, signé à Genève le 30 septembre 1957 et approuvé par la loi du 10 août 1960 et qui, en vertu de cet Accord ou de dispositions réglementaires de droit interne, doivent être munis d'un panneau orange, doivent, sauf en cas de nécessité, emprunter les autoroutes.

Art. 22. – Autowegen.

§ 1. De toegang tot autowegen is slechts toegestaan voor motorvoertuigen.

21.1, al.1,
2^(d) en/et
22.1

Echter, de volgende voertuigen hebben geen toegang tot de autowegen:

1° de vierwielers met motor zonder passagiersruimte;

21.1, 4de

2° de slepen van kermisvoertuigen;

3° de slepen van defecte voertuigen met een noodkoppeling;

21.5

4° de bromfietsen;

5° de landbouwvoertuigen.

§ 2. De bepalingen van artikel 21, § 5 en 6, gelden op de autowegen.

Art. 22. – Routes pour automobiles.

§ 1^{er}. L'accès aux routes pour automobiles est seulement autorisé aux véhicules à moteur.

Toutefois, les véhicules suivants n'ont pas accès aux routes pour automobile :

1° les quadricycles à moteur sans habitacle ;

2° les trains de véhicule forains ;

3° les trains de véhicules defectueux remorqués au moyen d'une attache de fortune ;

4° les cyclomoteurs ;

5° les véhicules agricoles.

§ 2. Les dispositions de l'article 21, § 5 et 6, sont applicables sur les routes pour automobiles.

Art. 23. – Erven.

In een erf is spelen toegelaten op de ganse breedte van de openbare weg.

22bis, 1°

De spelende kinderen en de voetgangers mogen er het verkeer niet nodeloos belemmeren.

22bis, 2°

Art. 23. – Zones de rencontre.

Dans une zone de rencontre, jouer est autorisé sur toute la largeur de la voie publique.

Les enfants qui jouent et les piétons ne peuvent pas y entraver la circulation sans nécessité.

De bestuurders die er rijden, moeten de doorgang vrijlaten voor de spelende kinderen en de voetgangers en moeten er zo nodig voor stoppen.

22bis, 2°,
40.1, 3^(d)°
-

Les conducteurs qui y circulent doivent céder le passage aux enfants qui jouent et aux piétons et doivent, au besoin, s'arrêter.

Art. 24. – Rotondes.

§ 1. Wanneer er bij het naderen van en op de rotonde meer dan één rijstrook in de gevolgde richting aanwezig is, mogen de bestuurders op een andere dan de rechterrijstrook rijden op voorwaarde dat:

1° de bestuurder de rotonde niet verlaat via de eerste uitrit;

2° de bestuurder zich op de rotonde niet begeeft naar de meest rechts gelegen rijstrook voordat de eerste uitrit werd gepasseerd.

§ 2. Wanneer er bij het naderen van en op de rotonde geen rijstroken zijn, moeten bestuurders niet zo dicht mogelijk bij de rechterrاند van de rijbaan rijden.

9.3.1,
al. 3

§ 3. Het oprijden en verlaten van een rotonde wordt beschouwd als een richtingsverandering. De richtingaanwijzers moeten slechts gebruikt worden bij het verlaten van de rotonde.

19.2, 1°,
al.3 en/et
4

Art. 24. – Ronds-points.

§ 1^{er}. Si, à l'approche d'un rond-point et dans celui-ci, il y a plus d'une bande de circulation dans le sens suivi, les conducteurs peuvent circuler sur une autre bande de circulation que celle située à droite, à condition que :

1° le conducteur ne quitte pas le rond-point à la première sortie ;

2° le conducteur ne s'engage pas sur la bande de circulation située le plus à droite de l'anneau du rond-point avant d'avoir dépassé la première sortie.

§ 2. Si, à l'approche d'un rond-point et dans celui-ci, il n'y a pas de bandes de circulation, les conducteurs ne sont pas tenus de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée.

§ 3. Le fait d'entrer dans un rond-point ou d'en sortir constitue un changement de direction. Les feux indicateurs de direction ne doivent être utilisés que pour sortir du rond-point.

Art. 25. – Voorbehouden wegen of delen van openbare wegen.

Behoudens de categorieën van weggebruikers die afgebeeld staan op het bord F99, hebben er toegang:

22octies1
en/et
22quinqui
es1, al.1

1° de voertuigen voor toezicht, controle en onderhoud op de voorbehouden weg of het deel van de openbare weg;

22
quinquies1
, al. 2, 2^(d)°
-, 1^(a)° –
en/et
22octies1,
al.1, d)

2° de voertuigen voor het wegruimen van vuilnis;

22
quinquies1
, al. 2, 2^(d)°
-, 3^(d)° –
en/et 22
octies1,
al.1, d)

3° de voertuigen die dienen voor een werk op deze voorbehouden weg of dit deel van de openbare weg;

Art. 25. – Chemins ou parties de voies publiques réservés.

Outre les catégories d'usagers reproduits sur le signal F99, y ont accès :

1° les véhicules de surveillance, de contrôle et d'entretien du chemin ou de la partie de la voie publique réservés ;

2° les véhicules affectés au ramassage des immondices ;

3° les véhicules destinés à effectuer des travaux sur ce chemin ou sur cette partie de la voie publique réservés ;

4° 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;

4° les véhicules employés dans le cadre d'activités médicales ou de soins à domicile afin de donner des soins à une personne qui s'y trouve ;

5° de voertuigen van de bewoners en hun bezoekers, de voertuigen die er leveren en de voertuigen van en naar de aanliggende percelen;

22quinquies
s1, al.2,
2^{de} - 2^{de} -
-en/et
22octies 1,
a)

5° les véhicules des riverains et de leurs visiteurs, les véhicules qui y livrent et les véhicules se rendant ou venant des parcelles y afférant ;

6° de bestuurders van vee;

6° les conducteurs de bétail ;

7° rijwielen, op voorwaarde dat het symbool van de fiets is aangebracht op het F99 bord;

7° les cycles, à condition que le symbole d'une bicyclette soit apposé sur le signal F99 ;

8° houders van een vrije doorgangkaart afgeleverd door de burgemeester of zijn afgevaardigde mits zij voldoen aan de voorwaarden dewelke op de vrije doorgangkaart vermeld staan.

22
quinquies
1, al. 2,
2^{de}

8° les détenteurs d'un laissez-passer délivré par le bourgmestre ou son délégué qui remplissent les conditions mentionnées sur le laissez-passer.

Houders van een vrije doorgangkaart moeten deze aan de binnenkant van de voorruit van het voertuig aanbrengen of moeten drager zijn van deze kaart indien het voertuig geen voorruit heeft.

Les détenteurs d'un laissez-passer doivent apposer ce laissez-passer sur la face interne du pare-brise de leur véhicule ou doivent être porteurs de cette carte lorsque le véhicule n'a pas de pare-brise.

Art. 26. – Voetgangerszones.

Art. 26. – Zones piétonne.

§ 1. Behoudens plaatselijke reglementering hebben alleen de volgende bestuurders toegang tot de voetgangerszone:

22sexies
1.1°

§ 1^{er}. Sauf réglementation locale, seuls les conducteurs suivants ont accès aux zones piétonnes :

1° de fietsers;

22sexies
1. 2° c)

1° les cyclistes ;

2° de voertuigen voor toezicht, controle en onderhoud van deze zone;

22sexies
1, 1°, b)

2° les véhicules de surveillance, de contrôle et d'entretien de cette zone ;

3° de voertuigen voor het wegruimen van vuilnis;

22sexies
1, 1°, b)

3° les véhicules affectés au ramassage des immondices ;

4° de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer;

22sexies
1, 1°, d)

4° les véhicules des services réguliers de transport en commun ;

5° in geval van absolute noodzaak, de voertuigen van handelsondernemingen die in die zones gevestigd zijn en slechts via die zones toegankelijk zijn, wanneer deze voertuigen bestemd zijn voor leveringen en indien die leveringen een hoofdactiviteit van deze ondernemingen uitmaken;

22sexies
1, 1°, f)

5° en cas d'absolue nécessité, les véhicules appartenant à des entreprises commerciales établies dans ces zones et uniquement accessibles en les traversant, lorsque ces véhicules sont affectés à la livraison et si ces livraisons constituent une activité principale de ces entreprises ;

6° de voertuigen die dienen voor een werk in de voetgangerszone;

22sexies
1, 1°, g)

6° les véhicules destinés à effectuer des travaux dans la zone piétonne ;

7° 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;

22^{sexies}
1, 1°, i)

7° les véhicules employés dans le cadre d'activités médicales ou de soins à domicile afin de donner des soins à une personne qui s'y trouve ;

8° houders van een vrije doorgangkaart afgeleverd door de burgemeester of zijn gemachtigde mits zij voldoen aan de voorwaarden dewelke op de vrije doorgangkaart vermeld staan.

22^{sexies}
1, 1°, i)

8° les détenteurs d'un laissez-passer délivré par le Bourgmestre ou son délégué qui remplissent les conditions mentionnées sur le laissez-passer.

Houders van een vrije doorgangkaart moeten deze aan de binnenkant van de voorruit van het voertuig aanbrengen of moeten drager zijn van deze kaart indien het voertuig geen voorruit heeft.

22^{sexies}
1, 1°, al.2

Les détenteurs d'un laissez-passer doivent apposer ce laissez-passer sur la face interne du pare-brise de leur véhicule ou être porteur de cette carte lorsque le véhicule n'a pas de pare-brise.

§ 2. De bestuurders die er mogen rijden, moeten de doorgang vrij laten voor de voetgangers en zo nodig stoppen.

22^{sexies}
2, al.2

§ 2. Les conducteurs qui sont admis à y circuler doivent céder le passage aux piétons et, au besoin, s'arrêter.

In die zones moeten de fietsers van hun fiets afstappen wanneer de dichtheid van het voetgangersverkeer hun doorgang bemoeilijkt.

22^{sexies}
2, al.3

Dans ces zones, les cyclistes doivent descendre de leur bicyclette lorsque la densité de circulation des piétons rend difficile leur passage.

Spelen is er toegelaten op de ganse breedte van de openbare weg.

22^{sexies}
2, al.4

Jouer y est autorisé sur toute la largeur de la voie publique.

Art. 27. – Speelstraten en schoolstraten.

Art. 27. – Rues réservée aux jeux et rues scolaires.

§ 1. Enkel volgende bestuurders hebben toegang tot de speelstraat en de schoolstraat:

22^{septies}
1, al. 3
en/et
22^{undecies}
es, al. 2

§ 1^{er}. Seuls les conducteurs suivants ont accès aux rues réservées au jeu et aux rues scolaires :

1° de bewoners en de personen die er een garage hebben;

1° les personnes qui y habitent ou qui y ont un garage ;

2° de personen die in het bezit zijn van een doorgangkaart afgegeven door de burgemeester of zijn gemachtigde.

2° les personnes qui sont en possession d'un laissez-passer délivré par le Bourgmestre ou son délégué.

Houders van een vrije doorgangkaart moeten deze aan de binnenkant van de voorruit van het voertuig aanbrengen of moeten drager zijn van deze kaart indien het voertuig geen voorruit heeft;

Les détenteurs d'un laissez-passer doivent apposer ce laissez-passer sur la face interne du pare-brise de leur véhicule ou être porteurs de cette carte lorsque le véhicule n'a pas de pare-brise ;

3° de rijwielen.

3° les cycles.

§ 2. In speelstraten en in schoolstraten mogen voetgangers en bestuurders van rijwielen de volledige breedte van de openbare weg gebruiken.

22^{septies}
1,
al 1

§ 2. Dans les rues réservées au jeu et dans les rues scolaires, les piétons et conducteurs de cycles peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique.

In speelstraten is ook spelen toegelaten op de ganse breedte van de openbare weg.

22
septies 1,
al 1

Dans les rues réservées au jeu, on peut jouer sur toute la largeur de la voie publique.

§ 3. De bestuurders van motorvoertuigen die in een speelstraat of een schoolstraat rijden, moeten de doorgang vrij laten voor de voetgangers en de bestuurders van rijwielen en er zo nodig voor stoppen. De bestuurders van rijwielen moeten de doorgang vrijlaten voor de voetgangers en er zo nodig voor stoppen.

22
septies 2
en/et
22undecies, al. 2

§ 3. Les conducteurs qui circulent dans une rue réservée au jeu ou une rue scolaire doivent céder le passage aux piétons et aux conducteurs de cycles et, au besoin, s'arrêter. Les conducteurs de cycles doivent céder le passage aux piétons et, au besoin, s'arrêter.

Art. 28. – Algemene regels betreffende het stilstaan en het parkeren.

§ 1. Elk stilstaand of geparkeerd voertuig moet worden opgesteld:

23.1

1° rechts ten opzichte van zijn rijrichting, behalve op rijbanen met éénrichtingsverkeer en in erven waar het zowel links als rechts mag opgesteld worden;

23.1.1°
en/et
22bis.4,
b)

§ 1^{er}. Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être rangé :

1° à droite par rapport au sens de sa marche, sauf sur les chaussées à sens unique ou dans les zones de rencontre où il peut être rangé de l'un ou de l'autre côté ;

2° buiten de rijbaan:

2° hors de la chaussée :

a) binnen de bebouwde kommen, op de gelijkgrondse berm;

a) en agglomération, sur l'accotement de plain-pied ;

b) buiten de bebouwde kommen, op de gelijkgrondse of de verhoogde berm.

b) en dehors des agglomérations, sur les accotements plain-pied et en saillie.

Indien het een berm betreft die de voetgangers moeten volgen, moet langs de buitenkant van de openbare weg een begaanbare strook van ten minste 1,50 meter breed vrijgelaten worden.

S'il s'agit d'un accotement que les piétons doivent emprunter, une bande praticable d'au moins 1,50 mètre de largeur doit être laissée à leur disposition du côté extérieur de la voie publique.

Indien de berm niet breed genoeg is, moet het voertuig gedeeltelijk op de berm en gedeeltelijk op de rijbaan opgesteld worden.

Si l'accotement n'est pas suffisamment large, le véhicule doit être rangé partiellement sur l'accotement et partiellement sur la chaussée.

Indien er geen bruikbare berm is, wordt het voertuig op de rijbaan opgesteld.

A défaut d'accotement praticable, le véhicule doit être rangé sur la chaussée.

§ 2. Elk voertuig dat volledig of ten dele op de rijbaan opgesteld is, moet geplaatst worden:

23.2

§ 2. Tout véhicule rangé totalement ou partiellement sur la chaussée doit être placé :

1° zover mogelijk van de aslijn van de rijbaan;

1° à la plus grande distance possible de l'axe de la chaussée ;

2° evenwijdig met de rand van de rijbaan, behoudens bijzondere plaatsaanleg;

2° parallèlement au bord de la chaussée, sauf aménagement particulier des lieux ;

3° in één enkele file.

3° en une seule file.

§ 3. Indien er parkeerplaatsen zijn, moeten de voertuigen zo worden opgesteld dat de markeringen niet worden overschreden.

77.5

Waar parkeerplaatsen zijn gemarkeerd in een parking of op een plein moeten de voertuigen op die parkeerplaatsen worden opgesteld.

§ 4. Rijwielen en bromfietsen, met een maximum breedte van 1 meter, en voortbewegingstoestellen moeten buiten de rijbaan worden opgesteld, behoudens plaatselijke reglementering.

23.3

Indien het een trottoir of een berm betreft die de voetgangers moeten volgen, moet op dit trottoir of deze berm een begaanbare strook van ten minste 1,50 m breed vrijgelaten worden.

Echter, indien het trottoir of de berm niet breed genoeg is, moeten ze overeenkomstig § 2 worden opgesteld.

§ 5. Rijwielen breder dan 1 meter moeten worden opgesteld overeenkomstig §§ 1 tot 3.

§ 3. Si des emplacements de stationnement sont marqués, les véhicules doivent être rangés de manière à ne pas dépasser les marquages prévus.

Lorsqu'il y a des emplacements de stationnement marqués dans un parking ou sur une place, les véhicules doivent être rangés sur ces emplacements de stationnement.

§ 4. Les cycles et les cyclomoteurs, d'une largeur maximale d'1 mètre, et les engins de déplacement doivent être rangés en dehors de la chaussée, sauf réglementation locale.

S'il s'agit d'un trottoir ou d'un accotement que les piétons doivent emprunter, une bande praticable d'au moins 1,50 m de largeur doit être laissée à leur disposition sur ce trottoir ou cet accotement.

Cependant, si le trottoir ou l'accotement n'est pas suffisamment large, ils doivent être rangés conformément au § 2.

§ 5. Les cycles dont la largeur est supérieure à 1 mètre doivent être rangés conformément aux §§ 1^{er} à 3.

Art. 29. – Stilstaan- en parkeerverbod.

Het is verboden een voertuig te laten stilstaan of te laten parkeren in de volgende gevallen:

1° Op de rijbaan en erbuiten:

a) op de overwegen;

24,
al.1,3°

b) op de plaatsen waar de doorgang van spoorvoertuigen zou belemmerd worden;

25.1.6°

c) op de oversteekplaatsen voor voetgangers en op de oversteekplaatsen voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen alsook op minder dan 5 meter vóór deze oversteekplaatsen;

24,
al.1,4°

d) op minder dan 5 meter vóór en achter de plaats waar de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen verplicht zijn het fietspad te verlaten om op de rijbaan te rijden of de rijbaan te verlaten om op het fietspad te rijden;

24,
al.1,2°

Art. 29. – Interdiction de l'arrêt et du stationnement.

Il est interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement dans les cas suivants :

1° Sur la chaussée et en dehors :

a) sur les passages à niveau ;

b) aux endroits où le passage de véhicules sur rails serait entravé ;

c) sur les passages pour piétons et sur les passages pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et également à moins de 5 mètres devant ces passages ;

d) à moins de 5 mètres devant et derrière les endroits où les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sont obligés de quitter la piste cyclable pour circuler sur la chaussée ou de quitter la chaussée pour circuler sur la piste cyclable ;

e) op de plaatsen waar de voetgangers, de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen op de rijbaan moeten komen om langsheen een hindernis te gaan of te rijden en op minder dan 1,50 meter van de hindernis;

25.1.4°

e) aux endroits où les piétons et les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent emprunter la chaussée pour contourner un obstacle et à moins d'1,50 mètre de l'obstacle ;

f) op minder dan 20 meter voor de verkeerslichten en verkeersborden, behoudens plaatselijke reglementering. Dit verbod geldt niet voor voertuigen waarvan de hoogte, lading inbegrepen, niet meer dan 1,65 m bedraagt, op voorwaarde dat de onderkant van die verkeersborden of lichten zich ten minste 2 meter boven de rijbaan bevindt;

24, al.1,
8°, 9°
en/et 10°
et/en 24,
al.2

f) à moins de 20 mètres des signaux lumineux de circulation et des signaux routiers, sauf réglementation locale. Cette interdiction ne s'applique pas aux véhicules dont la hauteur, chargement compris, ne dépasse pas 1,65 m et à condition que le bord inférieur de ces signaux se trouve à 2 mètres au moins au-dessus de la chaussée ;

g) in de nabijheid van de kruispunten, op minder dan 5 meter van de verlenging van de dichtst bijgelegen rand van de dwarsrijbaan, behoudens plaatselijke reglementering; indien evenwel een lokale trottoirverbreding aanwezig is, is het verbod geldig over de hele lengte van de trottoirverbreding;

24, al.1,
7°

g) aux abords des carrefours, à moins de 5 mètres du prolongement du bord le plus rapproché de la chaussée transversale, sauf réglementation locale ; toutefois, en présence d'une avancée de trottoir, l'interdiction porte sur l'ensemble de l'avancée du trottoir ;

h) op rotondes, behoudens plaatselijke reglementering;

h) dans les ronds-points, sauf réglementation locale ;

i) op elk andere plaats waar het hinder of gevaar voor andere weggebruikers zou veroorzaken;

24,al.1

i) à tout autre endroit où cela constitue une gêne ou un danger pour les autres usagers ;

j) op autosnelwegen en autowegen, behoudens plaatselijke reglementering;

21.4.4°

j) sur les autoroutes et routes pour automobiles, sauf réglementation locale ;

k) op de parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap met uitzondering van de personen die houder zijn van een parkeerkaart voor persoon met een handicap die overeenkomstig artikel 31, § 2, is geplaatst;

25.14°

k) sur les emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées à l'exception des personnes titulaires de la carte de stationnement pour personne handicapée qui est apposée conformément à l'article 31, § 2 ;

2° Op de rijbaan:

2° Sur la chaussée :

a) in de tunnels en onder de bruggen, behoudens plaatselijke reglementering;

24, al.1,
5°

a) dans les tunnels et sous les ponts, sauf réglementation locale ;

b) nabij de top van een helling en in een bocht wanneer in die gevallen de zichtbaarheid onvoldoende is;

24,al.6

b) à proximité du sommet d'une côte et dans un virage lorsque, dans ces cas, la visibilité est insuffisante ;

c) op de verhoogde inrichtingen, behoudens plaatselijke reglementering;

22ter,1.3°

c) sur les dispositifs surélevés, sauf réglementation locale ;

3° Buiten de rijbaan:

3° Hors chaussée :

- | | | |
|--|------------|---|
| a) onverminderd artikel 28, § 4, op de trottoirs en, binnen de bebouwde kommen, op de verhoogde bermen, behoudens plaatselijke reglementering; | 24,al.1,1° | a) sans préjudice de l'article 28, § 4, sur les trottoirs et, dans les agglomérations, sur les accotements en saillie, sauf réglementation locale ; |
| b) op de fietspaden; | 24,al.1,2° | b) sur les pistes cyclables ; |
| c) op de beddingen voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer. | | c) sur les sites réservés aux véhicules des services réguliers de transport en commun. |

Art. 30. – Parkeerverbod.

Het is verboden een voertuig te parkeren in de volgende gevallen:

1° Op de rijbaan en erbuiten:

- | | |
|--|---------|
| a) op minder dan 1 meter zowel voor als achter een ander stilstaand of geparkeerd voertuig en op elke plaats waar het voertuig het instappen in of het weggrijden van een ander voertuig zou verhinderen; | 25.1.1° |
| b) op minder dan 15 meter aan weerszijden van een bord dat een autobus- of tramhalte aanwijst. Indien er evenwel een zig-zag markering of een lokale trottoirverbreding is voorzien, geldt het verbod over de hele lengte ervan; | 25.1.2° |
| c) voor de inrit van eigendommen, behalve de voertuigen waarvan de kentekenplaat leesbaar op die inrit is aangebracht; | 25.1.3° |
| d) op elke plaats waar het voertuig de toegang tot of het verlaten van buiten de rijbaan aangelegde parkeerplaatsen zou verhinderen; | 25.1.5° |

2° Op de rijbaan:

- | | |
|--|----------|
| a) wanneer de vrije doorgang op de rijbaan minder dan 3 meter breed zou worden; | 25.1.7° |
| b) wanneer deze verdeeld is in rijstroken, behoudens plaatselijke reglementering; | 25.1.9° |
| c) op de rijbanen met tweerichtingsverkeer tegenover een ander stilstaand of geparkeerd voertuig, wanneer twee andere voertuigen daardoor elkaar moeilijk zouden kunnen kruisen; | 25.1.11° |
| d) op de middelste rijbaan van een openbare weg met drie rijbanen; | 25.1.12° |

Art. 30. – Interdiction du stationnement.

Il est interdit de mettre un véhicule en stationnement dans les cas suivants :

1° Sur la chaussée et en dehors :

- | |
|--|
| a) à moins d'1 mètre tant devant que derrière un autre véhicule à l'arrêt ou en stationnement et à tout endroit où le véhicule empêcherait l'embarquement dans un autre véhicule ou son dégagement ; |
| b) à moins de 15 mètres de part et d'autre d'un panneau indiquant un arrêt d'autobus ou de tram. Toutefois, en présence d'un marquage en zig-zag ou d'une avancée de trottoir, l'interdiction porte sur toute la longueur de ceux-ci ; |
| c) devant les accès carrossables des propriétés, à l'exception des véhicules dont la plaque d'immatriculation est reproduite lisiblement à cet accès ; |
| d) à tout endroit où le véhicule empêcherait d'accéder ou de quitter des emplacements de stationnement établis hors de la chaussée ; |

2° Sur la chaussée :

- | |
|---|
| a) lorsque la largeur du passage libre sur la chaussée serait réduite à moins de 3 mètres ; |
| b) lorsque celle-ci est divisée en bandes de circulation, sauf réglementation locale ; |
| c) sur les chaussées à deux sens de circulation, du côté opposé à celui où un autre véhicule est déjà à l'arrêt ou en stationnement, lorsque le croisement de deux autres véhicules en serait rendu malaisé ; |
| d) sur la chaussée centrale d'une voie publique comportant trois chaussées ; |

- | | | |
|---|-----------------|---|
| e) buiten de bebouwde kommen op de rijbaan van een openbare weg waarop het verkeersbord B9 is aangebracht; | 25.1.8° | e) en dehors des agglomérations, sur la chaussée d'une voie publique pourvue du signal B9 ; |
| f) buiten de bebouwde kommen, langs de linkerkant van een rijbaan van een openbare weg met twee rijbanen of op de middenberm die deze rijbanen scheidt; | 25.1.13° | f) en dehors des agglomérations, du côté gauche d'une chaussée d'une voie publique comportant deux chaussées ou sur le terre-plein central séparant ces chaussées ; |
| g) in erven, behoudens plaatselijke reglementering; | 22bis,4°, a) | g) dans les zones de rencontre, sauf réglementation locale ; |
| h) in de voetgangerszones; | 22sexies 2,al.5 | h) dans les zones piétonnes ; |
| 3° Het is verboden op de openbare weg voertuigen voor verkoop of voor verhuring ten toon te stellen. | 25.2 | 3° Il est interdit d'exposer sur la voie publique des véhicules en vue de la vente ou de la location. |

Art. 31. – Beperkte parkeertijd.

§ 1. Het model van de parkeerschijf wordt door de minister bevestigd voor het wegverkeer bepaald.

27.1.1, al. 1

Met de hierboven bedoelde parkeerschijf wordt gelijkgesteld de parkeerschijf die overeenstemt met het model dat is bepaald door de bevestigde overheid van het land waar het voertuig waarin de parkeerschijf wordt aangebracht, is ingeschreven.

§ 2. Wanneer het gebruik ervan verplicht is, wordt de parkeerschijf of de parkeerkaart overeenkomstig de voorschriften die erop zijn vermeld, zichtbaar en leesbaar aangebracht op de binnenkant van de voorruit of, als er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van de auto, de vierwielige bromfiets en de driewieler met motor of een vierwieler met motor.

27.1.1, al. 1 en/et 27.3.4

Behalve wanneer bijzondere voorwaarden zijn aangebracht op de signalisatie, is het gebruik van de schijf voorgeschreven van 9 uur tot 18 uur, behalve op zondag en feestdagen, en voor een maximumduur van twee uur.

27.1.2, al.2

§ 3. De parkeerschijf wordt ook in de volgende gevallen gebruikt:

1° om, binnen de bebouwde kommen, op de openbare weg voertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton te laten parkeren; de maximale parkeertijd is

27.5.2

Art. 31. – Stationnement à durée limitée.

§ 1^{er}. Le modèle du disque de stationnement est déterminé par le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions.

Est assimilé au disque de stationnement visé ci-dessus, le disque de stationnement conforme au modèle déterminé par l'autorité compétente du pays où le véhicule, dans lequel est placé le disque, est immatriculé.

§ 2. Lorsqu'ils sont requis, le disque ou la carte de stationnement sont apposés, conformément aux prescriptions mentionnées sur cette carte, sur la face interne du pare-brise, ou, à défaut, sur la partie avant du véhicule automobile, du cyclomoteur à quatre roues, du tricycle à moteur ou du quadricycle à moteur, de manière bien visible et lisible.

Sauf si des modalités particulières sont indiquées sur la signalisation, l'usage du disque est obligatoire de 9 heures à 18 heures, sauf le dimanche et les jours fériés, et pour une durée maximale de deux heures.

§ 3. Le disque de stationnement est également utilisé dans les cas suivants :

1° pour, dans les agglomérations, mettre en stationnement sur la voie publique des véhicules automobiles, des trains de véhicules et des remorques lorsque la masse maximale autorisée est supérieure à

beperkt tot 8 uur na elkaar, behoudens plaatselijke reglementering;

2° om, op de openbare weg reclamevoertuigen te laten parkeren voor publicitaire doeleinden; de maximale parkeertijd is beperkt tot 3 uur na elkaar;

3° om, op de openbare weg motorvoertuigen die niet meer kunnen rijden en aanhangwagens te laten parkeren; de maximale parkeertijd is beperkt tot 24 uur na elkaar.

§ 4. De beperkte parkeertijd is niet van toepassing op de voertuigen die geparkeerd staan voor de inrit van eigendommen en waarvan de kentekenplaat van dit voertuig leesbaar op die inrit is aangebracht.

Behalve wanneer bijzondere voorwaarden zijn aangebracht op de signalisatie is de beperkte parkeertijd niet van toepassing op de voertuigen die gebruikt worden door personen met een handicap wanneer de speciale kaart afgeleverd door de Minister bevoegd voor de Sociale Zekerheid of zijn afgevaardigde, overeenkomstig de voorschriften die erop zijn vermeld, zichtbaar en leesbaar is aangebracht op de binnenkant van de voorruit of, als er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van het voertuig.

§ 5. De bestuurder moet de pijl van de parkeerschijf op het streepje plaatsen dat volgt op het tijdstip van aankomst.

Het is verboden onjuiste aanduidingen op de schijf te laten verschijnen. De aanduidingen van de schijf mogen niet gewijzigd worden voordat het voertuig de parkeerplaats verlaten heeft.

Het voertuig moet de parkeerplaats verlaten hebben uiterlijk bij het verstrijken van de vergunde parkeerduur.

§ 6. Met de parkeerkaart voor personen met een handicap wordt gelijkgesteld het document dat in een ander land door de bevoegde overheid van dat land afgeleverd wordt aan de personen met een handicap die voertuigen gebruiken, en waarop het symbool P.20 bedoeld in bijlage 1 is afgebeeld.

7,5 tonnes ; la durée maximale de stationnement est limitée à 8 heures consécutives, sauf réglementation locale ;

2° pour mettre en stationnement sur la voie publique des véhicules à des fins publicitaires ; la durée maximale de stationnement est limitée à 3 heures consécutives ;

3° pour mettre en stationnement sur la voie publique des véhicules à moteur hors d'état de circuler et des remorques ; la durée maximale de stationnement est limitée à 24 heures consécutives.

§ 4. Le stationnement à durée limitée ne s'applique pas aux véhicules en stationnement devant les accès de propriétés et dont la plaque d'immatriculation est reproduite lisiblement sur ces accès.

Sauf si des modalités particulières sont indiquées sur la signalisation, le stationnement à durée limitée ne s'applique pas aux véhicules utilisés par des personnes handicapées lorsque la carte spéciale délivrée par le Ministre compétent pour la Sécurité Sociale ou son délégué est apposée conformément aux prescriptions mentionnées sur cette carte, sur la face interne du pare-brise, ou, à défaut, sur la partie avant du véhicule, de manière bien visible et lisible.

§ 5. Le conducteur doit positionner la flèche du disque de stationnement sur le trait qui suit celui du moment de son arrivée.

Il est interdit de faire apparaître sur le disque des indications inexactes. Les indications du disque ne peuvent être modifiées avant que le véhicule n'ait quitté l'emplacement.

Le véhicule automobile doit avoir quitté l'emplacement de stationnement au plus tard à l'expiration de la durée de stationnement autorisé.

§ 6. Est assimilé à la carte de stationnement pour personne handicapée le document qui est délivré dans un pays étranger par l'autorité compétente de ce pays aux personnes handicapées utilisant des véhicules et qui comporte le symbole P.20 visé à l'annexe 1.

27.5.3

27.5.1

27.6.

27.1.2

27.1.3

27.1.2, al.
3

27.4.1, al.
2

De parkeerkaart voor persoon met een handicap mag enkel gebruikt worden wanneer de titularis vervoerd wordt in het voertuig dat geparkeerd wordt of wanneer hij zelf dat voertuig bestuurt.

nv

La carte de stationnement pour personne handicapée ne peut être utilisée que lorsque le titulaire est transporté dans le véhicule qui est mis en stationnement ou lorsqu'il conduit lui-même le véhicule.

Art. 32. – Signaleren van een beweegbaar laadplatform of een beweegbaar bedieningstoestel.

47bis

Art. 32. – Signaler un plateau élévateur ou un engin mobile de manutention.

§ 1. Wanneer gebruik wordt gemaakt van een beweegbaar laadplatform of enig ander achteraan aan het voertuig bevestigd middel en bestemd om het laden en lossen te vergemakkelijken, moeten ten minste de buitenste hoeken ten behoeve van de andere weggebruikers worden gesignaleerd:

1° hetzij met retro-reflecterende stroken die hieraan vastgemaakt zijn;

2° hetzij met (retro-reflecterende) verkeerskegels;

3° hetzij met oranje-gele knipperlichten.

Deze signalisatiemiddelen mogen samen gebruikt worden. Zij moeten in alle omstandigheden zichtbaar zijn.

§ 2. Wanneer gebruik gemaakt wordt van beweegbare bedieningstoestellen dan moet het werkgebied gesignaleerd worden:

1° hetzij met (retro-reflecterende) verkeerskegels;

2° hetzij met één of meer draagbare oranje-gele knipperlichten.

Deze signalisatiemiddelen mogen samen gebruikt worden. Zij moeten in alle omstandigheden zichtbaar zijn.

§ 3. De retro-reflecterende stroken vermeld onder § 1, a), moeten een oppervlakte hebben van minimum 0,120 m² met een breedte van minimum 0,25 m. Zij moeten voorzien zijn van diagonale afwisselend rode en witte strepen van ten minste 0,10 m breedte.

De retro-reflecterende verkeerskegels vermeld onder § 1, b), en § 2, a), moeten ten minste 0,40 m hoog zijn en voorzien van

§ 1^{er}. Lorsqu'il est fait usage d'un plateau élévateur ou d'un autre dispositif fixé à l'arrière du véhicule et destiné à faciliter le chargement et le déchargement, il y a lieu de signaler au moins les angles extérieurs à l'intention des autres usagers :

1° soit au moyen de bandes réfléchissantes qui y sont fixées ;

2° soit au moyen de cônes (rétro réfléchissants) ;

3° soit au moyen de feux jaune-orange clignotants.

Ces moyens de signalisation peuvent être utilisés conjointement. Ils doivent être visibles en toutes circonstances.

§ 2. Lorsqu'il est fait usage d'engins mobiles de manutention, la zone d'activité doit être signalée :

1° soit au moyen de cônes réfléchissants ;

2° soit au moyen d'un ou de plusieurs feux jaune-orange clignotants portatifs.

Ces moyens de signalisation peuvent être utilisés conjointement. Ils doivent être visibles en toutes circonstances.

§ 3. Les bandes réfléchissantes visées à l'article § 1^{er}, a), doivent avoir une surface (minimale) de 0,120 m² avec une largeur minimale de 0,25 m. Elles doivent être pourvues de bandes diagonales alternées de couleur rouge et blanche d'au moins 0,10 m de largeur.

Les cônes rétro réfléchissants visés au § 1^{er}, b), et § 2, a), doivent avoir une hauteur minimale de 0,40 m et être pourvus de

afwisselend rode en witte strepen van ten minste 0,10 m breedte.

bandes alternées de couleur rouge et blanche d'au moins 0,10 m de largeur.

Art. 33. – Gebruik van een wielklem.

Bij overtredingen op de regels inzake de beperkte parkeertijd, het voorbehouden en betalend parkeren, kan het voertuig met een wielklem worden geïmmobiliseerd.

27quinquies

Art. 33. – Usage d'un sabot.

En cas d'infraction aux règles de stationnement à durée limitée, de stationnement réservé et de stationnement payant, il peut être fait usage d'un sabot destiné à immobiliser le véhicule.

Art. 34. – Openen van portieren.

Het is verboden het portier van een voertuig te openen of open te laten, in of uit een voertuig te stappen, zonder zich ervan vergewist te hebben dat dit de andere weggebruikers niet in gevaar kan brengen of hinderen.

28

Art. 34. – Ouvertures des portières.

Il est interdit d'ouvrir la portière d'un véhicule, de la laisser ouverte, de descendre d'un véhicule ou d'y monter, sans s'être assuré qu'il ne peut en résulter ni danger ni gêne pour les autres usagers.

Art. 35. – Gebruik van de lichten: voertuigen en weggebruikers die de openbare weg volgen.

§ 1. Het is verboden andere lichten te gebruiken dan die welke in dit reglement of in de technische reglementen van de auto's of van de bromfietsen en motorfietsen voorgeschreven of voorzien zijn.

29

§ 1^{er}. Il est interdit d'utiliser d'autres feux que ceux qui sont prescrits ou prévus par le présent règlement ou par les règlements techniques des véhicules automobiles ou des cyclomoteurs et motocyclettes.

§ 2. De lichten mogen de tegemoetkomende weggebruikers niet verblinden.

nv

§ 2. Les feux ne peuvent pas aveugler les usagers venant en sens inverse.

§ 3. Tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag en in alle omstandigheden waarin het niet meer mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 meter, worden de hierna vermelde lichten gebruikt:

§ 3. Entre la tombée et le lever du jour ainsi qu'en toute circonstance où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres, les feux ci-après sont utilisés :

1° Voetgangers in groep die de rijbaan volgen:

30.3.5°

1° Piétons en groupe circulant sur la chaussée :

a) vooraan links, een wit of geel licht;

a) à l'avant et à gauche, un feu blanc ou jaune ;

b) achteraan links, een rood licht; een licht van dezelfde kleur mag rechts gedragen worden;

b) à l'arrière et à gauche, un feu rouge ; un feu de la même couleur peut être porté à droite ;

c) De flanken van die groepen moeten, indien dat wegens hun lengte vereist is, door één of meer witte of gele lichten worden signaleerd, die in alle richtingen moeten zichtbaar zijn.

c) Les flancs de ces groupes doivent, si leur longueur le justifie, être signalés par un ou plusieurs feux blancs ou jaunes qui doivent être visibles dans toutes les directions.

De lichten bedoeld in de bepalingen onder a), b) en c) mogen worden vervangen door retro-reflecterende veiligheidsvesten die zichtbaar gedragen worden.

nv

Les feux visés aux a), b) et c) peuvent être remplacés par des vestes rétroréfléchissantes portées de manière visible.

De verplichting de lichten bedoeld in de bepalingen onder a), b) en c) te gebruiken geldt niet tijdens manoeuvres voor afdelingen van militaire kolonnes bestaande uit een op mars zijnde troep. In dat geval bepaalt de Minister van Landsverdediging of zijn gemachtigde welke voorzorgen de militaire overheden moeten nemen om de veiligheid van het verkeer te verzekeren;

59.17

L'obligation d'utiliser les feux visés aux a), b) et c) n'est pas applicable, en période de manoeuvres, aux éléments de colonnes militaires constitués par une troupe en marche. Dans ce cas, le Ministre de la Défense nationale ou son délégué détermine les précautions à prendre par les autorités militaires pour garantir la sécurité de la circulation ;

2° Rijwielen:

2° Cycles :

Bestuurders van rijwielen moeten vooraan en achteraan ten minste één niet-verblindend vast licht of knipperlicht voeren. Vooraan moet het licht wit of geel zijn, achteraan rood.

30.3.1°,
82.1.1.1°
et/en
82.1.2.1°

Les conducteurs de cycles doivent utiliser à l'avant et à l'arrière un feu non aveuglant fixe ou clignotant. A l'avant, le feu doit être blanc ou jaune, à l'arrière, rouge.

Bestuurders van rijwielen mogen bijkomend gebruik maken van laterale signalisatiemiddelen;

nv

Les conducteurs de cycles peuvent en outre utiliser des moyens de signalisation latéraux ;

3° Motorvoertuigen:

30.1

3° Véhicules à moteur :

a) Vooraan, de dimlichten of de grootlichten, die gelijktijdig mogen gebruikt worden. De grootlichten moeten echter gedoofd en door de dimlichten vervangen worden:

30.1.1°

a) A l'avant, les feux de croisement ou les feux de route qui peuvent être utilisés simultanément. Les feux de route doivent toutefois être éteints et remplacés par les feux de croisement :

i) bij het naderen van een tegemoetkomende weggebruiker, op de nodige afstand opdat deze laatste zijn weg gemakkelijk en zonder gevaar zou kunnen voortzetten;

i) à l'approche d'un usager venant en sens inverse, à la distance nécessaire pour que celui-ci puisse continuer sa route aisément et sans danger ;

ii) bij het naderen van een spoorvoertuig of een boot waarvan de bestuurder of de stuurman door de grootlichten zou kunnen verblind worden;

ii) à l'approche d'un véhicule sur rails ou d'un bateau dont le conducteur ou le pilote risque d'être ébloui par les feux de route ;

iii) wanneer het voertuig een ander voertuig op korte afstand volgt, behalve wanneer het voor het inhalen vereist is;

iii) lorsque le véhicule en suit un autre à une courte distance, sauf lorsque c'est exigé pour le dépassement ;

iv) wanneer de rijbaan onafgebroken en voldoende verlicht is zodat de bestuurder in staat is tot op ongeveer 100 meter duidelijk te zien;

iv) lorsque l'éclairage de la chaussée est continu et suffisant pour permettre au conducteur de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 100 mètres ;

b) Achteraan, de rode lichten;

30.1.2°,
1^(a)
zin/ph.

b) A l'arrière, les feux rouges ;

4° Aanhangwagens, voor zover zij met lichten moeten uitgerust zijn:

30.3.2°

4° Les remorques, pour autant qu'elles doivent en être munies :

a) vooraan, twee witte lichten;

a) à l'avant, deux feux blancs ;

b) achteraan, de rode lichten;

b) à l'arrière, les feux rouges ;

c) Wanneer de aanhangwagen voorzien is van achtermistlichten, moeten deze lichten gebruikt worden bij mist, sneeuwval of felle neerslag die de zichtbaarheid verminderen tot minder dan ongeveer 100 m. Deze lichten mogen in geen andere omstandigheden gebruikt worden.

c) lorsque la remorque est munie de feux de brouillard arrière, ceux-ci doivent être utilisés en cas de brouillard, chute de neige ou fortes précipitations réduisant la visibilité à moins de 100 m environ. Ces feux ne peuvent être utilisés en d'autres circonstances.

De bepalingen onder b) en c) zijn ook van toepassing voor defecte voertuigen die gesleept worden;

Le b) et c) sont également d'application pour des véhicules en panne qui sont remorqués ;

De door rijwielen getrokken aanhangwagens moeten een rood licht voeren wanneer hun omvang het rood licht van het rijwiel onzichtbaar maakt.

82.1.3, al.
2

Les remorques tirées par des cycles doivent être munies d'un feu rouge dès que leur encombrement rend invisible le feu rouge du cycle.

5° Gespannen, handkarren, niet-ingespannen trekdieren, last- of rijdieren en vee:

30.3.3°
en/et
30.3.4°

5° Véhicules attelés, charrettes à bras, animaux de trait non attelés, de charge ou de monture et bestiaux :

a) vooraan, een wit of geel licht;

a) à l'avant, un feu blanc ou jaune ;

b) achteraan, een rood licht.

b) à l'arrière, un feu rouge.

Deze lichten mogen in één enkel toestel verenigd zijn, dat links geplaatst of gedragen wordt, behalve in de volgende gevallen:

Ces feux peuvent être émis par un appareil unique placé ou porté à la gauche, sauf dans les cas suivants :

a) indien het gespan een ander voertuig trekt;

a) si le véhicule attelé tire un autre véhicule ;

b) indien een kudde bestaat uit zes of meer dieren.

b) si les animaux sont réunis en un troupeau comprenant six têtes ou plus.

§ 4. Wanneer het voertuig voorzien is van achtermistlichten, moeten deze lichten gebruikt worden bij mist, sneeuwval of felle neerslag die de zichtbaarheid verminderen tot minder dan ongeveer 100 m. Deze lichten mogen in geen andere omstandigheden gebruikt worden.

30.1.2°, 2^e
d) z/n/ph.

§ 4. Lorsque le véhicule est muni de feux de brouillard arrière, ceux-ci doivent être utilisés en cas de brouillard, de chute de neige ou de fortes précipitations réduisant la visibilité à moins de 100 m environ. Ces feux ne peuvent être utilisés en d'autres circonstances.

De voormistlichten mogen slechts gebruikt worden bij mist, sneeuwval of felle neerslag die de zichtbaarheid verminderen tot minder dan ongeveer 100 m. Zij mogen de dimlichten of de grootlichten vervangen, of gelijktijdig met deze lichten branden.

30.1.1°,
al.3

Les feux de brouillard avant ne peuvent être utilisés qu'en cas de brouillard, de chute de neige ou de fortes précipitations réduisant la visibilité à moins de 100 m environ. Ils peuvent remplacer les feux de croisement ou les feux de route, ou être allumés simultanément avec ces feux.

§ 5. Specifieke bepalingen:

§ 5. Dispositions spécifiques :

KB advies gewesten – 19-11-18

1° Het dimlicht en het rode achterlicht van de tweewielige bromfietsen en motorfietsen die op de openbare weg rijden, moeten bestendig gebruikt worden. Indien het voertuig voorzien is van dagrijlichten mogen die het dimlicht vervangen;

30b/s

2° Voertuigen die meer dan 2,55 meter breed zijn: buiten de lichten voorgeschreven in de bepalingen onder § 3, 3°, 4°, 5° en § 4, de omtrek-lichten. Deze lichten worden vooraan, achteraan, aan weerszijden en, in voorkomend geval, aan de uiterste zijdelingse uitsteken van het voertuig geplaatst. De lichten die vooraan zichtbaar zijn moeten wit zijn, die welke achteraan zichtbaar zijn, rood;

30.4

3° Konvooien van legervoertuigen gebruiken, zowel tijdens de dag als de nacht, de dimlichten of de grootlichten indien het gebruik van deze laatste is toegestaan.

18.4, al.4

1° Le feu de croisement et le feu rouge arrière, des cyclomoteurs à deux roues et des motocyclettes qui circulent sur la voie publique, doivent être utilisés en permanence. Lorsque le véhicule est muni des feux diurnes, ils peuvent remplacer le feu de croisement ;

2° Véhicules dont la largeur est supérieure à 2,55 mètres : outre les feux prescrits aux § 3, 3°, 4°, 5°, et § 4 des feux d'encombrement. Ces feux sont placés à l'avant, à l'arrière et de chaque côté, ainsi que, le cas échéant, aux saillies latérales extrêmes du véhicule. Les feux visibles de l'avant doivent être blancs, ceux visibles de l'arrière, rouges ;

3° Les véhicules militaires circulant en convoi utilisent, tant de jour comme de nuit, leurs feux de croisement ou leurs feux de route pour autant que l'emploi de ces derniers soit autorisé.

Art. 36. – Gebruik van de lichten bij het stilstaan of parkeren.

§ 1. Wanneer het voertuig is geparkeerd of stilstaat op de rijbaan tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag en in alle omstandigheden waarin het niet meer mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 100 meter, worden de hierna vermelde lichten gebruikt:

1° voor de motorvoertuigen, met uitzondering van de tweewielige bromfietsen, worden de stand- of de dimlichten gebruikt;

31.1.1, al.
1

2° de auto of aanhangwagen waarvan de verlichtings- of signalisatiemiddelen defect zijn moet overeenkomstig artikel 54, § 2, signaleerd worden.

51.1, al.5

De parkeerlichten mogen gebruikt worden in plaats van de in de bepaling onder 1° vermelde lichten indien het voertuig evenwijdig met de as van de rijbaan is geplaatst en er geen aanhangwagen aan gekoppeld is.

31.1.1.3°

Alleen het parkeerlicht dat zich aan de kant van de aslijn van de rijbaan bevindt, mag gebruikt worden.

Art. 36. – Emploi des feux à l'arrêt ou en stationnement.

§ 1^{er}. Lorsque le véhicule est à l'arrêt ou en stationnement sur la chaussée entre la tombée et le lever du jour ainsi qu'en toute circonstance où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 100 mètres, les feux suivants sont utilisés :

1° pour les véhicules à moteur, à l'exception des cyclomoteurs à deux roues, les feux de positions ou les feux de croisement ;

2° le véhicule automobile ou la remorque dont les dispositifs d'éclairage ou de signalisation ne fonctionnent pas, doit être signalé conformément à l'article 54, § 2.

Les feux de stationnement peuvent être utilisés à la place des feux prévus au 1° lorsque le véhicule est rangé parallèlement à l'axe de la chaussée et qu'aucune remorque n'y est accouplée.

Seul le feu de stationnement qui se trouve du côté de l'axe de la chaussée peut être utilisé.

§ 2. De andere dan de in § 1 bedoelde voertuigen en de andere weggebruikers die stilstaan of parkeren op de rijbaan moeten dezelfde lichten gebruiken als die voorgeschreven wanneer zij de openbare weg volgen.

31.1.2

Wanneer die lichten, om technische redenen, niet kunnen gebruikt worden, moeten zij vervangen worden, aan de kant van de aslijn van de rijbaan, door een wit of geel licht vooraan en een rood licht achteraan.

§ 3. Bij mistig weer, sneeuwval of felle neerslag, mogen de voor- en achtermistlichten gebruikt worden.

31.1.1,
al.2, 1°
en/et
31.1.1.2°

§ 4. Het gebruik van die lichten tijdens het parkeren is niet verplicht binnen de bebouwde kom.

nv

§ 2. Les véhicules autres que ceux visés au § 1^{er} et les autres usagers qui sont à l'arrêt ou en stationnement sur la chaussée doivent utiliser les mêmes feux que ceux qui sont prescrits lorsqu'ils circulent sur la voie publique.

Si pour des raisons techniques ces feux ne peuvent pas être utilisés, ils doivent être remplacés, du côté de l'axe de la chaussée, par un feu blanc ou jaune à l'avant et rouge à l'arrière.

§ 3. En cas de brouillard, chute de neige et de fortes précipitations, les feux de brouillard avant ou arrière peuvent également être utilisés.

§ 4. L'usage de ces feux n'est pas obligatoire pour le stationnement en agglomération.

Art. 37. – Gebruik van de oranje-gele knipperlichten en zoeklichten.

§ 1. De oranje-gele knipperlichten mogen slechts gebruikt worden:

32.2

1° gedurende de tijd dat de voertuigen werkelijk gebruikt worden voor de taken waarvoor zij ermee mogen uitgerust zijn overeenkomstig het technisch reglement van de auto's;

2° wanneer de aanwezigheid van die voertuigen op de openbare weg een hinder of gevaar voor het verkeer vormt.

§ 2. Gebruik door bepaalde categorieën van weggebruikers:

1° Takelwagens:

32.2, al. 2

De oranje-gele knipperlichten van deze voertuigen moeten gebruikt worden:

a) op de plaats van het depaneren;

b) tijdens het wegslepen;

c) wanneer ze gebruik maken van de pechstrook of de spitsstrook in het geval bedoeld in artikel 9, § 4, 3°.

32.3

Buiten die omstandigheden mogen zij niet gebruikt worden.

32.2, al. 3

KB advies gewesten – 19-11-18

Art. 37. – Emploi des feux jaune-orange et feux chercheurs.

§ 1^{er}. Les feux jaune-orange clignotants ne peuvent être utilisés que :

1° pendant le temps où les véhicules sont réellement affectés aux tâches en raison desquelles ils peuvent en être munis conformément au règlement technique des véhicules automobiles ;

2° lorsque la présence de ces véhicules sur la voie publique constitue une gêne ou un danger pour la circulation.

§ 2. Utilisation par certaines catégories d'usagers :

1° Dépanneuses :

Les feux jaune-orange clignotants de ces véhicules doivent être utilisés :

a) sur les lieux du dépannage ;

b) pendant le remorquage ;

c) lorsqu'ils circulent sur la bande d'arrêt d'urgence ou sur la bande réservée aux heures de pointe dans le cas visé à l'article 9, § 4, 3°.

Ils ne peuvent l'être en dehors de ces circonstances.

2° Landbouwvoertuigen:

De bestuurders van deze voertuigen moeten één of twee oranje-gele knipperlichten gebruiken die zodanig zijn geplaatst dat zij in alle richtingen zichtbaar zijn:

a) tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag;

b) in alle omstandigheden wanneer het niet meer mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 100 meter;

c) op openbare wegen met meer dan twee rijstroken;

3° De oranje-gele knipperlichten van de voertuigen van personen of diensten die worden opgeroepen door het openbaar ministerie, de federale of lokale politie moeten gebruikt worden wanneer zij gebruik maken van de pechstrook of de spitsstrook in het geval bedoeld in artikel 9, § 4, 2°.

§ 3. Zoeklichten en tijdens het werk te gebruiken projectoren mogen slechts branden wanneer het volstrekt noodzakelijk is.

Deze lichten evenals de achteruitrijlichten mogen in geen geval de andere weggebruikers hinderen.

Art. 38. – Gelijktijdig gebruik van de richtingaanwijzers.

De inrichting die toelaat al de richtingaanwijzers van een voertuig gelijktijdig te laten werken, mag slechts gebruikt worden:

1° door de voertuigen voor schoolvervoer wanneer kinderen in- of uitstappen;

2° bij het signaleren van een ongeval, defect voertuig of ladingverlies;

3° om de andere weggebruikers te wijzen op gevaar voor een ongeval en in het bijzonder bij het naderen van een file;

4° door motorfietsers die tussen de rijstroken rijden overeenkomstig artikel 16, § 2, 6°.

32.2, al. 4 2° Véhicules agricoles :

Les conducteurs de ces véhicules doivent utiliser un ou deux feux jaune-orange clignotants placés de manière à être visibles dans toutes les directions :

a) entre la tombée et le lever du jour ;

b) en toutes circonstances où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 100 mètres ;

c) sur les voies publiques comportant plus de deux bandes de circulation ;

3° Les feux jaune-orange clignotants des véhicules des personnes ou services requis par le ministère public, la police fédérale ou locale doivent être utilisés lorsqu'ils circulent sur la bande d'arrêt d'urgence ou sur la bande réservée aux heures de pointe dans le cas visé à l'article 9, § 4, 2°.

§ 3. Les feux chercheurs et les projecteurs de travail ne peuvent être utilisés que dans la mesure strictement nécessaire.

Ces feux, de même que les feux de marche arrière, ne peuvent en aucun cas gêner les autres usagers.

Art. 38. – Emploi simultané des indicateurs de direction.

Le dispositif permettant de faire fonctionner simultanément tous les feux indicateurs de direction d'un véhicule ne peut être utilisé que :

1° par le véhicule affecté au transport scolaire lors d'un embarquement ou débarquement ;

2° pour signaler un accident, un véhicule en panne ou un chargement tombé sur la voie publique ;

3° pour signaler aux autres usagers un risque d'accident et en particulier à l'approche d'une file ;

4° par les motocyclistes qui roulent entre les bandes de circulation conformément à l'article 16, § 2, 6°.

32.3

32.1

32bis

nv

Art. 39. – Gebruik van geluidstoestellen.

33

Het is verboden andere toestellen voor het geven van geluidssignalen te gebruiken dan die welke voorzien zijn in dit reglement of in de technische reglementen van de auto's of van de bromfietsen en motorfietsen.

33.1

Geluidssignalen moeten zo kort mogelijk zijn. Zij zijn alleen toegelaten om een noodzakelijke waarschuwing te geven om een ongeval te voorkomen en buiten de bebouwde kommen, wanneer het aangewezen is een bestuurder die men wil inhalen, te waarschuwen.

33.2

Tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag, behalve bij dreigend gevaar, moeten de geluidssignalen vervangen worden door een signaal met de grootlichten.

33.3

Art. 40. – Gebruik van de systemen voor indirect zicht.

34

De bestuurder moet de systemen voor indirect zicht zo instellen dat hij van zijn zitplaats het verkeer achter en aan de zijkanten kan gadeslaan.

Art. 41. – Gebruik van aerodynamische systemen.

34bis

Het is verboden andere aerodynamische voorzieningen te gebruiken dan die welke in het technisch reglement van de auto's voorgeschreven of voorzien zijn. Deze mogen enkel op de autosnelwegen en de autowegen gebruikt worden.

In omstandigheden waarin de veiligheid van andere weggebruikers of van de bestuurder in gevaar is, worden deze door de bestuurder ingeklapt, ingetrokken of verwijderd.

Art. 42. – Gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen.

§ 1. De plaatsen uitgerust met veiligheidsgordels of kinderbeveiligingssystemen moeten bij voorrang worden ingenomen.

44.1, al.4

KB advies gewesten – 19-11-18

Art. 39. – Emploi des avertisseurs sonores.

Il est interdit d'utiliser d'autres avertisseurs sonores que ceux prévus par le présent règlement ou par les règlements techniques des véhicules automobiles ou des cyclomoteurs et motocyclettes.

Les avertissements sonores doivent être aussi brefs que possible. Ils ne sont autorisés que pour donner un avertissement nécessaire en vue d'éviter un accident et en dehors des agglomérations, s'il y a lieu d'avertir un conducteur que l'on veut dépasser.

Entre la tombée et le lever du jour, sauf en cas de danger imminent, les avertissements sonores doivent être remplacés par un appel de phares.

Art. 40. – Emploi des systèmes de vision indirecte.

Le conducteur doit régler les systèmes de vision indirecte de telle manière qu'il puisse, de son siège, surveiller la circulation vers l'arrière et sur les côtés.

Art. 41. – Usage des dispositifs aérodynamiques.

Il est interdit d'utiliser d'autres dispositifs aérodynamiques que ceux qui sont prescrits ou prévus par le règlement technique des véhicules automobiles. Ils ne peuvent être utilisés que sur les autoroutes et les routes pour automobiles.

En cas de risque pour la sécurité d'autres usagers de la route ou du conducteur, ils sont repliés, rétractés ou enlevés par le conducteur.

Art. 42. – Usage des ceintures de sécurité et dispositifs de retenue pour enfants.

§ 1^{er}. Les places équipées de ceinture de sécurité ou de dispositifs de retenue pour enfant doivent être occupées en priorité.

De veiligheidsgordel en het kinderbeveiligingssysteem worden gebruikt op een wijze die de beschermende werking ervan niet negatief beïnvloedt of kan beïnvloeden.

35.1.3

La ceinture de sécurité et les dispositifs de retenue pour enfants sont utilisés d'une manière telle que le fonctionnement de protection qui leur est propre ne soit pas ou ne puisse pas être négativement influencé.

Het gebruik van een naar achteren gericht kinderbeveiligingssysteem is verboden op een passagierszitplaats met een voorairbag, tenzij deze airbag is uitgeschakeld.

35.1.1,al.
5

L'usage d'un dispositif de retenue pour enfant dos à la route est interdit sur un siège passager protégé par un airbag frontal, à moins que cet airbag ait été désactivé.

§ 2. De bestuurder van een motorvoertuig moet de veiligheidsgordel dragen wanneer zijn zitplaats ermee is uitgerust.

35.1.1,al.
1

§ 2. Le conducteur d'un véhicule à moteur doit porter la ceinture de sécurité si son siège en est équipé.

De bestuurder mag enkel passagiers vervoeren indien zij beveiligd zijn overeenkomstig de regels bedoeld onder § 3 en volgende.

Le conducteur ne peut transporter de passagers que lorsqu'ils sont protégés conformément aux règles des § 3 et suivants.

§ 3. Volwassen passagiers, alsook kinderen van minder dan 18 jaar die minstens 135 cm groot zijn, moeten de veiligheidsgordel dragen op plaatsen die ermee uitgerust zijn.

35.1.1,al.
1 en/et al.
6

§ 3. Les passagers adultes, de même que les enfants de moins de 18 ans qui mesurent au moins 135 cm, doivent porter la ceinture aux places qui en sont équipées.

§ 4. Kinderen van 3 jaar of ouder, die kleiner zijn dan 135 cm worden beschermd als volgt:

§ 4. Les enfants de 3 ans ou plus, de moins de 135 cm sont protégés comme suit :

1° In vierwielige bromfietsen, personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en lichte vrachtauto's is het gebruik van een geschikt kinderbeveiligingssysteem verplicht.

35.1.1,al.
2

1° Dans les cyclomoteurs à quatre roues, voitures, voitures mixtes, minibus et camionnettes, l'usage d'un dispositif de retenue pour enfant est obligatoire.

Wanneer het na installatie van meerdere kinderbeveiligingssystemen, welke in gebruik zijn, niet meer mogelijk is nog een bijkomend kinderbeveiligingssysteem te installeren, dan mag één kind van 3 jaar of ouder zonder kinderbeveiligingssysteem vervoerd worden op een zitplaats die zich niet vooraan in het voertuig bevindt, op voorwaarde dat de veiligheidsgordel wordt gedragen.

35.1.2,al.
1

Si après l'installation de plusieurs dispositifs de retenue pour enfant qui sont utilisés il n'est pas possible d'encore en installer un troisième, il est autorisé de transporter un enfant de 3 ans ou plus sans utiliser un dispositif de retenue, sur une place assise qui ne se trouve pas à l'avant et à condition d'utiliser la ceinture de sécurité.

Wanneer in het voertuig geen of een onvoldoende aantal kinderbeveiligingssystemen aanwezig is, dan mogen kinderen van 3 jaar of ouder zonder kinderbeveiligingssysteem vervoerd worden op een zitplaats die zich niet vooraan in het voertuig bevindt, indien tegelijkertijd aan de vier volgende voorwaarden is voldaan:

35.1.2,al.
2

Lorsque dans un véhicule il n'y a pas ou pas suffisamment de dispositifs de retenue pour enfant, les enfants de 3 ans ou plus peuvent être transportés sans dispositif de retenue pour enfant à une place qui ne se trouve pas à l'avant, si les quatre conditions suivantes sont remplies simultanément :

a) het gaat om occasioneel vervoer;

a) il s'agit de transport occasionnel ;

b) het gaat om vervoer over een korte afstand;

b) il s'agit d'un transport sur une courte distance ;

c) de zitplaats is uitgerust met een veiligheidsgordel, waarmee het kind moet beveiligd worden;

c) les places sont équipées d'une ceinture de sécurité au moyen de laquelle les enfants doivent être protégés ;

d) de bestuurder van het voertuig is geen ouder van het kind of heeft niet dezelfde hoofdverblijfplaats als het kind;

d) le conducteur du véhicule n'est pas le parent de l'enfant ou n'a pas la même résidence principale ;

2° In taxi's is het gebruik van een kinderbeveiligingssysteem verplicht indien er een in het voertuig aanwezig is.

35.1.1, al.
4

2° Dans les taxis, l'usage d'un dispositif de retenue pour enfant est obligatoire s'il y en a un dans le véhicule.

Wanneer in het voertuig geen of een onvoldoende aantal kinderbeveiligings-systemen aanwezig is, dan mogen kinderen van 3 jaar of ouder zonder kinderbeveiligingssysteem vervoerd worden op een zitplaats die zich niet vooraan in het voertuig bevindt, op voorwaarde dat de veiligheidsgordel wordt gedragen;

35.1.2, al.
2

S'il n'y a de dispositif de retenue pour enfant dans le véhicule ou pas en nombre suffisant, les enfants de 3 ans ou plus peuvent être transportés sans dispositif de retenue pour enfant aux places qui ne se trouvent pas à l'avant et à condition de porter la ceinture ;

3° In autobussen en autocars is het gebruik van de veiligheidsgordel verplicht op plaatsen die ermee uitgerust zijn;

35.1.1, al.
1

3° Dans les autobus et autocars, l'usage de la ceinture de sécurité est obligatoire aux places qui en sont équipées ;

4° In vrachtauto's, trekkers, kampeerwagens en landbouwvoertuigen is het gebruik van een geschikt kinderbeveiligingssysteem verplicht;

35.1.1, al.
2

4° Dans les camions, tracteurs, autocaravanes et véhicules agricoles, l'usage d'un dispositif de retenue pour enfant adapté est obligatoire ;

5° Op twee- of driewielige bromfietsen, motorfietsen met een maximale cilinderinhoud van 125 cm³ en drie- en vierwielers met motor is het gebruik van een geschikt kinderbeveiligingssysteem verplicht tot 8 jaar;

35.1.1, al.
6 en/et 7

5° Sur les cyclomoteurs à deux ou trois roues, les motocyclettes d'une cylindrée maximale de 125 cm³ et les tricycles et quadricycles à moteur, l'usage d'un dispositif de retenue pour enfant adapté est obligatoire jusqu'à 8 ans ;

6° Op motorfietsen met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³ mogen alleen kinderen van meer dan 8 jaar worden vervoerd.

35.1.1, al.
8

6° Sur les motocyclettes d'une cylindrée supérieure à 125 cm³, seuls les enfants de plus de 8 ans peuvent être transportés.

§ 5. Kinderen jonger dan 3 jaar moeten als volgt beschermd worden:

§ 5. Les enfants de moins de 3 ans doivent être protégés comme suit :

1° in vierwielige bromfietsen, personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en lichte vrachtauto's is het gebruik van een geschikt kinderbeveiligingssysteem verplicht;

35.1.1, al.
2 en/et 3,
1^(e)o
zin/phras
e

1° dans les cyclomoteurs à quatre roues, voitures, voitures mixtes, minibus et camionnettes, l'usage d'un dispositif de retenue pour enfant adapté est obligatoire ;

2° in taxi's is het gebruik van een geschikt kinderbeveiligingssysteem verplicht indien er een in het voertuig aanwezig is.

35.1.1, al.
4

2° dans les taxis, l'usage d'un dispositif de retenue pour enfant adapté est obligatoire s'il y en a dans le véhicule.

Wanneer in het voertuig geen of een onvoldoende aantal kinderbeveiligings-systemen aanwezig is, dan mogen kinderen jonger dan 3 jaar zonder kinderbeveiligingssysteem vervoerd worden op een zitplaats die

35.1.2, al.
2

S'il n'y a pas de dispositif de retenue pour enfant dans le véhicule ou pas en nombre suffisant, les enfants de 3 ans ou moins peuvent être transportés sans dispositif de retenue pour enfant aux places qui ne se

zich niet vooraan in het voertuig bevindt, op voorwaarde dat de veiligheidsgordel wordt gedragen;

3° in autobussen en autocars is het gebruik van de veiligheidsgordel verplicht op plaatsen die ermee uitgerust zijn;

4° in vrachtauto's, trekkers, kampeerwagens en landbouwvoertuigen is het gebruik van een geschikt kinderbeveiligingssysteem verplicht;

5° op twee of driewielige bromfietsen, motorfietsen, driewielers en vierwieler met motor is het vervoer van deze kinderen verboden.

6° op een rijwiel in een kinderbeveiligingssysteem dat met minimum een gordel, voetsteunen en een rugleuning uitgerust is.

Het kind moet kunnen zitten met zijn rug tegen de rugleuning zonder behulp van een veiligheidsgordel.

Op de uitrusting bedoeld in artikel 83, § 8, is het vervoer van deze kinderen verboden.

§ 6. Aan de passagiers van voertuigen bestemd voor het vervoer van passagiers met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, wordt de verplichting om de veiligheidsgordel te dragen op minstens één van de volgende manieren meegedeeld:

1° door de bestuurder;

2° door de controleur, de reisleader of een als groepsleader aangewezen persoon;

3° met behulp van audiovisuele middelen;

4° door opschriften of het onderstaand pictogram, duidelijk aangebracht op iedere zitplaats.



trouvent pas à l'avant et à condition de porter la ceinture ;

3° dans les autobus et autocars, l'usage de la ceinture de sécurité est obligatoire aux places qui en sont équipées ;

4° dans les camions, tracteurs, autocaravanes et véhicules agricoles, l'usage d'un dispositif de retenue pour enfant adapté est obligatoire ;

5° sur les cyclomoteurs à deux ou trois roues, motocyclettes, tricycles et quadricycles à moteur, le transport de ces enfants est interdit.

6° sur un cycle, dans un siège équipé au minimum d'une ceinture, de repose-pieds et d'un dossier.

L'enfant doit pouvoir y tenir assis contre le dossier, sans l'aide de la ceinture.

Sur les éléments visés à l'article 83, § 8, le transport de ces enfants est interdit.

§ 6. Les passagers des véhicules destinés au transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, doivent être informés de l'obligation de porter la ceinture de sécurité de l'une des façons suivantes au moins :

1° par le conducteur ;

2° par le contrôleur, l'accompagnateur ou une personne désignée comme chef de groupe ;

3° par des moyens audiovisuels ;

4° par des panonceaux ou le pictogramme ci-dessous, apposés en évidence à chaque place assise.



§ 7. Worden vrijgesteld van het verplicht gebruik van de veiligheidsgordel en het kinderbeveiligingssysteem:

1° de bestuurders van taxi's wanneer zij een klant vervoeren;

35.2.1, 2°

2° de bestuurder van een prioritair voertuig wanneer hij personen vervoert die een potentiële bedreiging vormen of in de onmiddellijke omgeving van de plaats van de interventie.

35.2.1,
3°, al. 1

De passagiers van een prioritair voertuig wanneer een persoon die een potentiële bedreiging vormt, wordt vervoerd, in de onmiddellijke omgeving van de plaats van de interventie, wanneer ze de persoon verzorgen die wordt vervoerd of indien het niet mogelijk is omwille van de specifieke uitrusting;

35.2.1,
3°, al. 2

3° de bezorgers wanneer zij in een bebouwde kom achtereenvolgens bij op maximum 500 meter van elkaar gelegen plaatsen en met een maximale snelheid van 30 km/u, goederen afleveren of ophalen;

35.2.1, 5°

4° de personen die in het bezit zijn van een vrijstelling op grond van gewichtige medische tegenindicaties afgeleverd door de Minister bevoegd voor het wegverkeer, of zijn gemachtigde, of, indien zij in het buitenland wonen, door de bevoegde instanties van hun land.

35.2.1,
4°, al. 1

De minister bevoegd voor het wegverkeer stelt de modaliteiten van afgifte en het model van de vrijstelling vast.

35.2.1,
4°, al. 2

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

§ 1. De bestuurders en passagiers van de volgende voertuigen zonder passagiersruimte moeten de valhelm dragen op een wijze die de beschermende werking ervan niet negatief beïnvloedt:

1° de bromfietsen klasse A en B;

36, al. 1

2° de motorfietsen;

36, al. 3

3° de drie- en vierwielers met motor;

36, al. 1

§ 7. Sont dispensés de l'utilisation obligatoire de la ceinture de sécurité et du dispositif de retenue pour enfants :

1° les conducteurs de taxis, lorsqu'ils transportent un client ;

2° le conducteur d'un véhicule prioritaire lorsqu'il transporte des personnes qui constituent une menace potentielle ou dans l'environnement immédiat du lieu de l'intervention.

Les passagers d'un véhicule prioritaire lorsqu'une personne qui constitue une menace potentielle est transportée, dans l'environnement immédiat du lieu de l'intervention, lorsqu'ils donnent des soins à la personne transportée ou lorsque ce n'est pas possible en raison de l'équipement spécifique ;

3° les livreurs, lorsque, en agglomération, ils livrent ou enlèvent successivement des marchandises à des endroits situés à maximum 500 mètres l'un de l'autre et à une vitesse maximale de 30 km/h ;

4° les personnes qui sont en possession d'une dérogation délivrée, en raison de contre-indications médicales graves, par le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions ou son délégué, ou, si elles sont domiciliées dans un pays étranger, par les instances compétentes de ce pays.

Le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions détermine les modalités d'octroi ainsi que le modèle de cette dérogation.

Art. 43. – Usage de casque de protection et de vêtement de protection.

§ 1^{er}. Doivent porter le casque de protection, d'une manière qui ne porte pas atteinte à l'effet protecteur de ce dernier, les conducteurs et passagers des véhicules suivants sans habitacle :

1° les cyclomoteurs classe A et B ;

2° les motocyclettes ;

3° les tricycles et de quadricycles à moteur ;

4° de landbouwvoertuigen met een lege massa van minder dan 400 kg, of 550 kg voor voertuigen gebruikt voor het goederenvervoer;	36, al. 3	4° les véhicules agricoles dont la masse à vide n'excède pas 400 kg, ou 550 kg pour les véhicules affectés au transport de choses ;
5° De bestuurders en passagiers van speed pedelecs hebben de keuze tussen een bromfietshelm of een fietshelm.	36,al.2	5° Les conducteurs et passagers de speed pedelecs ont le choix entre un casque de cyclomoteur ou un casque de vélo.
De fietshelm, gedragen door bestuurders en passagiers van speed pedelecs, moet bescherming bieden aan de slapen en het achterhoofd.	36, al. 4	Le casque de vélo, porté par les conducteurs et les passagers de speed pedelecs, doit offrir une protection aux tempes et à l'arrière de la tête.
§ 2. De bestuurders en passagiers van motorfietsen, driewielers en vierwieler met motor met passagiersruimte moeten een valhelm dragen, behalve wanneer zij de veiligheidsgordel dragen of vervoerd worden in een kinderbeveiligingssysteem.	36,al.3	§ 2. Les conducteurs et les passagers de motocyclettes, tricycles et quadricycles à moteur avec habitacle doivent porter un casque de protection, sauf s'ils portent la ceinture de sécurité ou s'ils sont transportés dans un dispositif de retenue pour enfants.
Wanneer iemand vrijgesteld is van het verplicht gebruik van de veiligheidsgordel en het kinderbeveiligingssysteem, moet de valhelm worden gedragen.	36, al. 3	Lorsqu'une personne bénéficie d'une dérogation à l'utilisation obligatoire de la ceinture de sécurité et du dispositif de retenue pour enfants, le port du casque est obligatoire.
§ 3. De valhelm, gedragen door bestuurders en passagiers die in België wonen, moet, voor de maten van de helmen waarvoor de homologatie is vereist, een homologatieteken dragen waaruit de gelijkvormigheid met de door de Koning vastgestelde normen blijkt.	36,al.4	§ 3. Le casque de protection porté par des conducteurs et des passagers domiciliés en Belgique doit, pour les tailles des casques pour lesquelles l'homologation est requise, être pourvu d'une marque d'homologation attestant la conformité aux normes définies par le Roi.
§ 4. Bestuurders en passagiers van motorfietsen dragen handschoenen, een jas met lange mouwen en een lange broek of een overall, alsook laarzen of bottines die de enkels beschermen.	36,al.5	§ 4. Les conducteurs et les passagers des motocyclettes portent des gants, une veste à manches longues et un pantalon ou une combinaison ainsi que des bottes ou des bottillons qui protègent les chevilles.

Art. 44. – Prioritaire voertuigen.

§ 1. De bestuurder van een prioritaire voertuig dat een prioritaire opdracht uitvoert:

1° moet gebruik maken van de blauwe knipperlichten;

2° mag gebruik maken van het speciaal geluidstoestel; het speciaal geluidstoestel mag slechts gebruikt worden wanneer het prioritaire voertuig een prioritaire opdracht uitvoert;

Art. 44. – Véhicules prioritaires.

§ 1^{er}. Le conducteur d'un véhicule prioritaire qui accomplit une mission prioritaire :

1° doit faire usage des feux bleus clignotants ;

2° peut faire usage de l'avertisseur sonore spécial ; l'avertisseur sonore spécial ne peut être utilisé que lorsque le véhicule prioritaire accomplit une mission prioritaire ;

3° moet dit reglement niet naleven met uitzondering van artikelen 4, 8, § 5, 16, § 4, 20, 29, 1°, a), 42, 43 en 44, indien het gaat om:

59.13

a) een bevoegde persoon bedoeld in artikel 3, 1° en 5°;

b) een bestuurder van een voertuig voor dringende medische interventie van de dienst 112;

c) een bestuurder van een brandweervoertuig;

d) een bestuurder van een voertuig van de Civiele Bescherming;

e) een bestuurder van een voertuig van de veiligheidsdienst van de spoorwegen en de voertuigen voor hulpverlening van Infrabel;

f) een bestuurder van een voertuig voor hulpverlening bij ernstig incident veroorzaakt door water, gas, elektriciteit of radioactieve stoffen.

§ 2. Wanneer het prioritair voertuig geen prioritaire opdracht uitvoert, mogen de blauwe knipperlichten alleen worden gebruikt wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt.

37.2, al. 2

§ 3. Wanneer het verkeer door verkeerslichten wordt geregeld mag het voertuig met een prioritaire opdracht, het rood licht voorbijrijden na te hebben gestopt op voorwaarde dat:

37.4

1° het speciaal geluidstoestel wordt gebruikt;

2° dit geen gevaar voor de andere weggebruikers oplevert.

§ 4. Elk prioritair voertuig heeft toegang tot voetgangerszones, wegen voorbehouden voor bepaalde weggebruikers en speel- of schoolstraten, indien zijn opdracht het rechtvaardigt.

22quinquies 1, al. 2, 1^(et) streepje/tiret, 22sexies 1, al. 2, 1°, c), 22septies 1, al. 3 en/et 22octies, al. 1, d)

3° ne doit pas respecter ce règlement, à l'exception des articles 4, 8, § 5, 16, § 4, 20, 29, 1°, a), 42, 43 et 44, lorsqu'il s'agit :

a) d'un agent qualifié visé à l'article 3, 1° et 5° ;

b) d'un conducteur de véhicule d'intervention médicale urgente du service 112 ;

c) d'un conducteur de véhicule de lutte contre l'incendie ;

d) d'un conducteur de véhicule de la Protection civile ;

e) d'un conducteur de véhicule du service de sécurité des chemins de fer et des véhicules de secours d'Infrabel ;

f) d'un conducteur de véhicule de secours en cas d'incident grave occasionné par l'eau, le gaz, l'électricité ou des matières radioactives.

§ 2. Lorsque le véhicule prioritaire n'effectue pas une mission prioritaire, les feux bleus clignotants ne peuvent être utilisés que lorsque la nature de la mission le justifie.

§ 3. Lorsque la circulation est régie par des signaux lumineux de circulation, le véhicule en mission prioritaire peut franchir le feu rouge après avoir marqué l'arrêt et à condition :

1° d'utiliser l'avertisseur sonore spécial ;

2° de ne pas mettre en danger les autres usagers.

§ 4. Tout véhicule prioritaire a accès aux zones piétonnes, aux chemins réservés à certains usagers, et aux rues réservées au jeu ou scolaires lorsque la nature de sa mission le justifie.

Art. 45. – Gedrag van de bestuurders tegenover voetgangers.

Art. 45. – Comportement des conducteurs à l'égard des piétons.

§ 1. De bestuurder mag zich niet op een oversteekplaats voor voetgangers of een trottoir begeven wanneer de verkeersomstandigheden zodanig belemmerd zijn dat hij waarschijnlijk op die oversteekplaats of op dat trottoir zou moeten stoppen.

40.5

§ 1^{er}. Le conducteur ne peut pas s'engager sur un passage pour piétons ou un trottoir si les conditions de circulation sont telles qu'il serait vraisemblablement immobilisé sur ce passage ou ce trottoir.

§ 2. De bestuurder moet een zijdelingse afstand van ten minste 1 meter laten tussen zijn voertuig en de voetgangers.

40.7, al.1

§ 2. Le conducteur doit laisser une distance latérale d'au moins 1 mètre entre son véhicule et les piétons.

Buiten de bebouwde kommen bedraagt die zijdelingse afstand ten minste 1,50 meter.

nv

En dehors des agglomérations cette distance est d'au moins 1,50 mètre.

Indien deze minimumafstand niet nageleefd kan worden, moet de bestuurder vertragen om de voetganger met matige snelheid voorbij te rijden en zo nodig moet hij stoppen.

40.7, al.2

Si cette distance minimale ne peut être respectée, le conducteur doit ralentir pour longer le piéton à allure modérée et, au besoin, s'arrêter.

§ 3. De bestuurder moet zijn snelheid aanzienlijk matigen en zo nodig stoppen wanneer hij rijdt langs een autocar, een autobus, een minibus of een spoorvoertuig die stilstaat om reizigers te laten in- of uitstappen.

40.3.1
en/et
40.3.2

§ 3. Le conducteur qui longe un autocar, un autobus, un véhicule sur rails ou un minibus qui est arrêté pour l'embarquement ou le débarquement de voyageurs, doit ralentir fortement son allure et, au besoin, s'arrêter.

De bestuurder die rijdt langs de kant waar de reizigers in- of uitstappen moet achter dit voertuig stoppen om hen de gelegenheid te laten in alle veiligheid het voertuig, het trottoir, de delen van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers of de berm te bereiken:

Le conducteur qui circule du côté où s'effectue l'embarquement ou le débarquement des voyageurs doit s'arrêter à l'arrière de ce véhicule pour leur permettre soit d'accéder à ce véhicule, soit de gagner le trottoir, les parties de la voie publique réservées à la circulation des piétons ou l'accotement en toute sécurité :

1° bij afwezigheid van een perron aan de halteplaats van een voertuig voor gemeenschappelijk vervoer;

40.3.2

1° lorsqu'au point d'arrêt d'un véhicule de transport en commun il n'existe pas de quai d'embarquement ;

2° bij het naderen van een voertuig gebruikt voor schoolvervoer waarvan alle richtingaanwijzers werken.

39bis2

2° à l'approche d'un véhicule affecté au transport scolaire dont tous les indicateurs de direction fonctionnent.

Art. 46. – Gedrag tegenover georganiseerde groepen weggebruikers.

§ 1. Het is de bestuurder verboden te breken door een georganiseerde groep van weggebruikers, zoals rijen scholieren, op mars zijnde militaire kolonnen, stoeten of samenkomsten naar aanleiding van culturele, sportieve en toeristische evenementen.

40bis.1,
en/et
41.1

Art. 46. – Comportement à l'égard des groupes d'usagers organisés.

§ 1^{er}. Il est interdit au conducteur de couper un groupe d'usagers organisé, tels que les rangs scolaires, les colonnes militaires en marche, les cortèges, les rassemblements à l'occasion de manifestations culturelles, sportives ou touristiques.

§ 2. Elke weggebruiker moet onmiddellijk uitwijken, de rijbaan zo ver als mogelijk vrijmaken en stoppen:

1° bij het naderen van het openingsvoertuig dat de wedstrijdcaravaan met een rode vlag aankondigt;

2° bij het naderen van het openingsvoertuig dat de publiciteitscaravaan met een rode vlag aankondigt;

3° bij het naderen van een renner of een groep renners die aan een wielervedstrijd deelnemen;

4° bij het naderen van een voertuig of de voertuigen van de wedstrijdcaravaan of de publiciteitscaravaan.

De bestuurders moeten blijven staan tot dat het sluitingsvoertuig dat het einde van de wedstrijdcaravaan of de publiciteitscaravaan met een groene vlag aankondigt, gepasseerd is. Het normale verkeer is dan terug toegelaten.

Art. 47. – Gedrag tegenover de fietsers, bestuurders van tweewielige bromfietsen en ruiters.

§ 1. De bestuurder van een motorvoertuig, met uitzondering van een tweewielige bromfiets, moet een zijdelingse afstand van ten minste 1 meter laten tussen zijn voertuig en de fietser, de bestuurder van een tweewielige bromfiets of de ruiter.

Buiten de bebouwde kommen bedraagt die zijdelingse afstand ten minste 1,50 meter.

Indien deze minimumafstand niet nageleefd kan worden, moet de bestuurder vertragen om de fietser of de bestuurder van een tweewielige bromfiets met matige snelheid voorbij te rijden en zo nodig moet hij stoppen.

§ 2. De bestuurder van een motorvoertuig mag een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen niet oprijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat hij waarschijnlijk op die oversteekplaats zou moeten stoppen.

§ 2. Tout usager doit immédiatement s'écarter, dégager la chaussée autant que possible et s'arrêter :

1° à l'approche du véhicule d'ouverture qui annonce la caravane de course au moyen d'un drapeau rouge ;

2° à l'approche du véhicule d'ouverture qui annonce la caravane publicitaire au moyen d'un drapeau rouge ;

3° à l'approche d'un coureur ou d'un groupe de coureurs qui participent à une course cycliste ;

4° à l'approche d'un véhicule ou de véhicules composant la caravane de course ou la caravane publicitaire.

Les conducteurs doivent rester à l'arrêt jusqu'à ce que le véhicule de fermeture, qui annonce la fin de la caravane de course ou de la caravane publicitaire au moyen d'un drapeau vert, soit passé. Cela autorise la reprise de la circulation normale.

Art. 47. – Comportement à l'égard des cyclistes, des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et des cavaliers.

§ 1^{er}. Le conducteur d'un véhicule à moteur, à l'exception d'un cyclomoteur à deux roues, doit laisser une distance latérale d'au moins 1 mètre entre son véhicule et le cycliste, le conducteur de cyclomoteur à deux roues et le cavalier.

En dehors des agglomérations cette distance est d'au moins 1,50 mètre.

Si cette distance minimale ne peut être respectée, le conducteur doit ralentir pour dépasser le cycliste ou conducteur de cyclomoteur à deux roues à allure modérée et, au besoin, s'arrêter.

§ 2. Le conducteur d'un véhicule à moteur ne peut s'engager sur un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues si l'encombrement de la circulation est tel qu'il serait vraisemblablement immobilisé sur ce passage.

41.2

40^{ter},
al.3

nv

nv

40^{ter},
al.5

Art. 48. – Gedrag van weggebruikers in georganiseerde groepen.

§ 1. De stoeten die een voertuig volgen en de op mars zijnde militaire kolonnen mogen gebruik maken van de rechter rijstrook van de rijbaan; indien de rijbaan niet in rijstroken verdeeld is, mogen zij niet meer dan een breedte gelijk aan die van een rijstrook en in geen geval meer dan de helft van de rijbaan innemen.

42.3, al. 1

De andere groepen van voetgangers, zoals culturele, sportieve en toeristische evenementen mogen rechts op de rijbaan gaan.

§ 2. Wanneer er meer dan 100 deelnemers zijn, moeten de fietsers zich verdelen in groepen van maximum 100 deelnemers:

1° De groepen van meer dan 50 deelnemers moeten worden vergezeld door ten minste twee signaalgevers.

43bis.1

De groepen van 10 tot 50 deelnemers mogen worden vergezeld door ten minste twee signaalgevers.

43bis.1

2° De fietsers die in een groep van ten minste 10 deelnemers 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.

43bis.2.1,
43bis.3.1
en/et
59.9

De fietsers die met twee naast elkaar rijden mogen slechts van de rechter rijstrook van de rijbaan gebruik maken. Indien de rijbaan niet in rijstroken verdeeld is mogen zij niet meer dan een breedte gelijk aan die van een rijstrook en in geen geval meer dan de helft van de rijbaan in beslag nemen.

43bis.4

3° Groepen van 10 tot 50 deelnemers mogen voorafgegaan en gevolgd worden, op een afstand van ongeveer 30 meter, door een begeleidende auto; indien er slechts één begeleidende auto is, moet deze de groep volgen.

43bis.2.2

Groepen van 51 tot 100 deelnemers moeten voorafgegaan en gevolgd worden, op een afstand van ongeveer 30 meter, door een begeleidende auto.

43bis.3.2

Het bord V5 moet op de begeleidende auto aangebracht worden.

43bis.5

Art. 48. – Comportement des usagers en groupe organisé.

§ 1^{er}. Les cortèges qui suivent un véhicule et les colonnes militaires en marche peuvent utiliser la bande de circulation de droite de la chaussée ; si la chaussée n'est pas divisée en bandes de circulation, ils ne peuvent dépasser une largeur égale à celle d'une bande de circulation et en aucun cas la moitié de la chaussée.

Les autres groupes de piétons tels que les manifestations culturelles, sportives et touristiques peuvent circuler sur la chaussée, à droite.

§ 2. Lorsqu'il y a plus de 100 participants, les cyclistes doivent se répartir en groupes de 100 participants au maximum :

1° Les groupes de plus de 50 participants doivent être accompagnés de deux signaleurs au minimum.

Les groupes de 10 à 50 participants peuvent être accompagnés de deux signaleurs au minimum.

2° Les cyclistes circulant en groupe de 10 participants au minimum ne sont pas tenus d'emprunter les pistes cyclables et peuvent rouler en permanence à deux de front sur la chaussée à condition de rester groupés.

Les cyclistes circulant à deux de front ne peuvent utiliser que la bande de circulation de droite de la chaussée. Si la chaussée n'est pas divisée en bandes de circulation, ils ne peuvent dépasser une largeur égale à celle d'une bande de circulation et en aucun cas la moitié de la chaussée.

3° Les groupes comptant de 10 à 50 participants peuvent être précédés et suivis, à une distance de 30 mètres environ, par un véhicule automobile d'escorte ; s'il n'y a qu'un seul véhicule d'escorte, celui-ci doit suivre le groupe.

Les groupes comptant de 51 à 100 participants doivent être précédés et suivis, à une distance de 30 mètres environ, d'un véhicule automobile d'escorte.

Le panneau V5 doit être apposé sur le véhicule d'escorte.

§ 3. De ruiters die in een groep van ten minste 10 ruiters rijden, mogen vergezeld worden door ten minste één signaalgever.

55bis

§ 3. Les cavaliers circulant en groupe d'au moins 10 cavaliers peuvent être accompagnés par un signaleur au minimum.

§ 4. Groepen van meer dan 50 bromfietsen, motorfietsen of driewielers met motor moeten vergezeld worden door ten minste twee signaalgevers.

43ter2

§ 4. Les groupes de plus de 50 de cyclomoteurs, motocyclettes ou tricycles à moteur doivent être accompagnés de deux signaleurs au minimum.

Groepen van 10 tot 50 deelnemers mogen vergezeld zijn door ten minste twee signaalgevers.

43ter2

Les groupes de 10 à 50 participants peuvent être accompagnés de deux signaleurs au minimum.

§ 5. De legerkonvoien worden als volgt gesignaleerd:

18.4,al.2

§ 5. Les convois militaires sont signalés de la façon suivante :

1° het eerste voertuig voert een blauwe wimpel of, bij nacht, vooraan een blauw licht;

1° le premier véhicule porte un fanion bleu ou, de nuit, à l'avant un feu bleu ;

2° het laatste voertuig voert een groene wimpel of, bij nacht, vooraan een groen licht.

2° le dernier véhicule porte un fanion vert ou, de nuit, à l'avant un feu vert.

De wimpels worden aan de linkerkant van de voertuigen aangebracht.

18.4,al.3

Les fanions sont fixés sur le côté gauche des véhicules.

Art. 49. – Oversteken voor voetgangers.

§ 1. Indien zij de rijbaan, het fietspad of de bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer oversteken, moeten zij:

1° de oversteekplaats gebruiken, die op minder dan 20 meter afstand gelegen is;

42.4.1, al.
2

2° als er geen oversteekplaats voor voetgangers aanwezig is, haaks op de aslijn oversteken;

42.4.1, al.
1

3° dit doen zonder te slenteren of te blijven staan;

42.4.1, al.
1

4° op de plaatsen waar het verkeer noch door een bevoegd persoon, noch door verkeerslichten geregeld wordt, mogen de voetgangers zich slechts voorzichtig op de rijbaan begeven en met inachtneming van de naderende voertuigen.

42.4.4

§ 2. Behalve indien het hun toegestaan is door verkeerslichten, mogen de voetgangers zich niet op een oversteekplaats voor voetgangers begeven waarover een tramspoor loopt, wanneer een tram nadert.

42.4.6

Art. 49. – Traversée des piétons.

§ 1^{er}. Lorsque les piétons traversent la chaussée, la piste cyclable ou le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun, ils doivent :

1° emprunter le passage pour piétons lorsqu'il y en a un à moins de 20 mètres ;

2° en l'absence d'un passage pour piétons, traverser perpendiculairement à l'axe ;

3° ne pas s'y attarder, ni s'y arrêter sans nécessité ;

4° aux endroits où la circulation n'est réglée ni par un agent qualifié, ni par des signaux lumineux de circulation, les piétons ne peuvent s'engager sur la chaussée qu'avec prudence et en tenant compte des véhicules qui s'approchent.

§ 2. Sauf s'ils y sont autorisés par des feux de signalisation, les piétons ne peuvent s'engager sur un passage pour piétons traversant des rails de tram lorsqu'un tram approche.

§ 3. De bepaling onder § 1, 1°, geldt niet voor de deelnemers aan een wandel- of loopwedstrijd. 59.20

§ 3. Le § 1^{er}, 1°, n'est pas applicable aux participants à une compétition pedestre.

Art. 50. – Gedrag van bestuurders van rijwielen of bromfietsen.

Art. 50. – Comportement des conducteurs de cycles ou de cyclomoteurs.

§ 1. Het is de bestuurders van rijwielen of bromfietsers verboden te rijden: 43.1

§ 1^{er}. Il est interdit aux conducteurs de cycles et de cyclomoteurs de rouler :

1° zonder het stuur vast te houden;

1° sans tenir le guidon ;

2° zonder de voeten op de pedalen of op de voetsteunen te hebben;

2° sans avoir les pieds sur les pédales ou sur les repose-pieds ;

3° door zich te laten voorttrekken;

3° en se faisant remorquer ;

4° als zij een dier aan de leiband houden.

4° en tenant un animal en laisse.

§ 2. De fietsers en bestuurders van speed pedelecs die de rijbaan volgen, mogen met twee naast elkaar rijden, behalve wanneer het kruisen niet mogelijk is. Buiten de bebouwde kom moeten zij bovendien achter elkaar rijden bij het naderen van een achteropkomend voertuig. 43.2, al.1

§ 2. Les cyclistes et les conducteurs de speed pedelecs circulant sur la chaussée peuvent rouler à deux de front sauf lorsque le croisement n'est pas possible. En outre, en dehors de l'agglomération ils doivent se mettre en file à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière.

Wanneer de fietsers en bestuurders van speed pedelecs de bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer mogen volgen, mogen ze met twee naast elkaar rijden. Zij moeten evenwel achter elkaar rijden en zoveel mogelijk rechts houden bij het naderen van een achteropkomend voertuig. 43.2, al.2

Lorsque les cyclistes et conducteurs de speed pedelecs peuvent circuler sur le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun, ils peuvent rouler à deux de front. Toutefois, ils doivent se mettre en file et se tenir le plus à droite possible à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière.

Fietsers moeten achter elkaar rijden wanneer een aanhangwagen aan een fiets gekoppeld is. 43.2, al.3

Lorsqu'une remorque est attelée à une bicyclette, les cyclistes doivent rouler en file.

§ 3. Wanneer bestuurders van bromfietsen klasse A of B de bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer mogen volgen, moeten zij achter elkaar rijden en zoveel mogelijk rechts houden. 43.2, al.5

§ 3. Lorsque les conducteurs de cyclomoteurs de classe A ou B peuvent circuler sur le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun, ils doivent circuler l'un derrière l'autre et se tenir le plus à droite possible.

§ 4. Wanneer er een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen is, moeten de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen die zich op het fietspad bevinden deze gebruiken voor het oversteken van de rijbaan. 43.3

§ 4. Quand il y a un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues se trouvant sur la piste cyclable sont tenus de l'emprunter pour traverser la chaussée.

Art. 51. – Zitplaatsen.

Art. 51. – Places assises.

§ 1. De bestuurder van een auto moet beschikken over een plaatsruimte van ten minste 0,55 meter breed.	44.1, al. 1	§ 1 ^{er} . Le conducteur d'un véhicule automobile doit disposer d'un espace dont la largeur ne peut être inférieure à 0,55 mètre.
Hij mag naast zich geen andere personen laten plaatsnemen, tenzij elk van die personen over een plaatsruimte van ten minste 0,40 meter breed beschikt.	44.1, al. 2	Il ne peut laisser d'autres personnes prendre place à côté de lui que si chacune d'elles dispose d'un espace d'au moins 0,40 mètre de largeur.
§ 2. De bestuurder mag niet meer personen vervoeren dan de som van het aantal plaatsen uitgerust met een veiligheidsgordel of een goedgekeurd kinderbeveiligingssysteem en van het aantal plaatsen die daarmee niet uitgerust moeten zijn.	44.1, al. 3	§ 2. Le conducteur ne peut transporter plus d'occupants que le nombre total de places équipées d'une ceinture ou d'un dispositif de retenue pour enfants homologué et de celles qui ne doivent pas en être équipées.
De bestuurder van een rijwiel, een bromfiets, een motorfiets, een drie- of vierwieler met motor mogen niet meer personen vervoeren dan het aantal zitplaatsen.	44.4	Le conducteur d'un cycle, d'un cyclomoteur, d'une motocyclette, d'un tricycle ou d'un quadricycle avec moteur ne peuvent transporter plus de personnes que le nombre des places assises.
De passagiers van rijwielen, bromfietsen, motorfietsen, driewielers met motor en vierwieler met motor moeten de voeten op de voetsteunen hebben.	44.5, al. 3	Les passagers de cycles, cyclomoteurs, de motocyclettes, de tricycles à moteur et de quadricycles à moteur doivent avoir les pieds sur les repose-pieds.
§ 3. Het is de bestuurders van rijwielen, bromfietsen, motorfietsen, driewielers met motor en vierwieler met motor verboden de « amazonezit », aan te nemen of te laten aannemen door een passagier.	44.5, al. 1	§ 3. Il est interdit aux conducteurs de cycles, de cyclomoteurs, de motocyclettes, de tricycles à moteur et de quadricycles à moteur de prendre ou de laisser prendre par un passager la position dite « en amazone ».
Het is de passagiers van deze voertuigen verboden de « amazonezit », aan te nemen.	44.5, al. 2	Il est interdit aux passagers de ces véhicules d'y prendre la position dite « en amazone ».
Het is verboden personen te vervoeren op de uitwendige delen van het koetswerk, behalve van de voertuigen van de federale en de lokale politie, van de krijgsmacht, van de brandweer, voor onderhoud en toezicht van de wegen, van de civiele bescherming en van de vuilnisophaaldiensten wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt.	44.3, 59.15 en/et 59.18	Il est interdit de transporter des personnes sur les parties extérieures de la carrosserie d'un véhicule, sauf pour les véhicules de la police fédérale et locale, des forces armées, des services de lutte contre l'incendie, de l'entretien et de surveillance de la voirie, de la protection civile et du ramassage des immondices, lorsque la nature de leur mission le justifie.
Het is verboden personen te vervoeren in een aanhangwagen behalve indien deze getrokken wordt door een rijwiel, door dieren of door een toeristische trein. De aanhangwagen moet uitgerust zijn met beveiligde zitplaatsen met afdoende bescherming voor handen, voeten en rug.	44.4, al. 2	Il est interdit de transporter des personnes dans une remorque, sauf si elle tirée par un cycle, par des animaux ou par un train touristique. Cette remorque doit être équipée de sièges qui offrent une protection suffisante des mains, des pieds et du dos.

Art. 52. – Slepen.

Art. 52. – Trains de véhicules.

§ 1. Een rijwiel, een motorvoertuig en een gespan mogen slechts één enkel voertuig trekken.

49.1, al.1

§ 1^{er}. Un cycle, un véhicule à moteur et un véhicule à traction animale ne peuvent tirer qu'un seul véhicule.

Evenwel:

Toutefois :

1° een motorfiets met zijspanwagen mag alleen een aanhangwagen trekken indien het zijspanwiel uitgerust is met een rem;

49.1, al.2,
1^(ste) -

1° une motocyclette avec side-car ne peut tirer une remorque que si la roue du side-car est munie d'un frein ;

2° Een takelwagen mag een trekker met oplegger trekken, uitsluitend om het naar de plaats van herstelling te brengen.

49.1, al.2,
2^(de)
streepje/ti
ret

2° Une dépanneuse peut tirer un tracteur avec semi-remorque uniquement pour l'amener jusqu'au lieu de réparation.

§ 2. Deze bepaling geldt niet voor de hierna genoemde slepen:

§ 2. Cette disposition n'est pas applicable aux trains de véhicules énumérés ci-après :

1° slepen van kermisvoertuigen, woonwagens inbegrepen;

49.2, al.
1, 1°

1° trains de véhicules forains, y compris les roulottes ;

2° slepen van voertuigen die door aannemers van werken worden gebruikt en rijden hetzij tussen garage, station of werkterrein, hetzij van het ene werkterrein naar het andere;

49.2, al.
1, 2°

2° trains de véhicules employés par les entrepreneurs de travaux et se déplaçant soit entre le garage, la gare ou le chantier, soit d'un chantier à l'autre ;

3° slepen van landbouwvoertuigen die rijden binnen een straal van 25 km van de hoeve;

49.2, al.
1, 3°

3° trains de véhicules agricoles circulant dans un rayon de 25 km de la ferme ;

4° toeristische miniatuurtreinslepen mits de exploitatie ervan, door de gemeenteoverheid als "openbare ontspanning" wordt toegelaten en zij voldoen aan de voorschriften van de gemeentelijke machtiging;

49.2, al.
1, 4°

4° trains miniatures touristiques, à la condition que ces transports soient admis par les autorités communales comme « divertissement public » et qu'ils répondent aux dispositions de l'autorisation communale ;

5° slepen van publiciteitsmaterieel;

49.2, al.
1, 5°

5° trains de matériel publicitaire ;

6° slepen van folkloristische voertuigen;

56bis

6° trains de véhicules folkloriques ;

7° de voertuigen van de politie of de krijgsmacht, als zij onverenigbaar is met de aard of met de tijdelijke of vaste aanwending van het voertuig;

59.15

7° les véhicules de la police ou des forces armées, lorsqu'elle est inconciliable avec la nature ou l'affectation momentanée ou permanente du véhicule ;

8° langere en zwaardere slepen die onder de voorwaarden bepaald door de overheden bevoegd voor infrastructuur aan het verkeer deelnemen.

49.1, al.2,
3°
streepje/ti
ret

8° le véhicule tracteur d'un train de véhicules plus long et plus lourd, circulant dans les conditions déterminées par les autorités compétentes en matière d'infrastructure.

9° de voertuigen van de administratie die dienen voor het toezicht, de controle en het onderhoud van het wegennet, als zij onverenigbaar is met de aard of met de tijdelijke of vaste aanwending van het voertuig.

59.11

9° les véhicules de l'administration affectés à la surveillance, au contrôle et à l'entretien de la voirie, lorsqu'elle est inconciliable avec la nature ou l'affectation momentanée ou permanente du véhicule.

De totale lengte van deze slepen mag niet meer dan 25 meter bedragen behalve voor de hierboven vermelde voertuigen van de krijgsmacht en voor de langere en zwaardere slepen; 49.2, al.2

§ 3. Het is verboden een motorvoertuig te slepen behalve indien dit voertuig zich niet meer op eigen kracht kan verplaatsen of niet meer alle veiligheidswaarborgen biedt. 49.3

§ 4. Mogen slechts door de bestuurders van auto's worden gebruikt in geval van overmacht en uitsluitend om het voertuig tot op de plaats van herstelling te brengen: 49.5, al. 1

1° de hulpkoppeling alleen voor een aanhangwagen waarvan de hoofdkoppeling of de bevestiging ervan niet meer de vereiste veiligheid biedt;

2° de noodkoppeling voor een auto of een vierwieler met motor die zich niet meer op eigen kracht kunnen verplaatsen of die niet alle veiligheidswaarborgen bieden.

§ 5. Zodra de afstand tussen het voorvlak van een getrokken voertuig en het achtervlak van het trekkend voertuig groter is dan 3 meter, moet de koppelingesignaleerd worden: 49.4.2

1° als het voertuig niet moet verlicht zijn: door een rode lap;

2° als het voertuig moet verlicht zijn: door een van de zijkant zichtbaar oranjegeel licht, tenzij de koppeling verlicht is.

Art. 53. – Sportwedstrijden en snelheidswedstrijden.

Behoudens toelating van de wettelijke gemachtigde overheid zijn verboden op de openbare weg, alle snelheids- en sportwedstrijden, in het bijzonder snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidssritten of -wedstrijden. 50

Art. 54. – Ongeval, defect voertuig of verlies van lading.

§ 1. De bestuurder van een defect voertuig of elk persoon betrokken in een ongeval neemt, 51.1, al.1, 52.1, al.1

KB advies gewesten – 19-11-18

La longueur totale de ces trains de véhicules ne peut pas dépasser 25 mètres sauf pour les véhicules des forces armées et pour les trains de véhicules plus longs et plus lourds mentionnés ci-dessus ;

§ 3. Il est interdit de remorquer un véhicule à moteur sauf si celui-ci ne peut plus se déplacer par ses propres moyens ou ne présente plus toute garantie de sécurité.

§ 4. Ne peuvent être utilisées par les conducteurs de véhicules automobiles que dans les cas de force majeure et exclusivement pour amener le véhicule jusqu'au lieu de réparation :

1° l'attache secondaire seule pour une remorque dont l'attache principale ou sa fixation ne présente plus la sécurité requise ;

2° une attache de fortune pour un véhicule automobile ou un quadricycle à moteur dont le déplacement par ses propres moyens n'est plus possible ou qui ne présente pas toute garantie de sécurité.

§ 5. Dès que la distance entre la face avant d'un véhicule tracté et la face arrière du véhicule qui le tire dépasse 3 mètres, l'attache doit être signalée :

1° lorsque l'éclairage du véhicule n'est pas requis : par un tissu rouge ;

2° lorsque l'éclairage du véhicule est requis : par un feu de couleur jaune-orange visible latéralement, à moins que l'attache ne soit éclairée.

Art. 53. – Epreuves sportives et luttes de vitesse.

Sauf autorisation de l'autorité légalement habilitée, il est interdit de se livrer sur la voie publique à des luttes de vitesse, ainsi qu'à des épreuves sportives, notamment des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse.

Art. 54. – Accident, véhicule en panne ou perte de chargement.

§ 1^{er}. Tout conducteur d'un véhicule en panne ou toute personne impliquée dans un

zonder zichzelf daarbij in gevaar te brengen, de nodige maatregelen om de veiligheid en de vlotte doorstroming van het verkeer te verzekeren.

accident prend, sans se mettre en danger elle-même, les mesures nécessaires pour garantir la sécurité et la fluidité de la circulation.

Daartoe moet hij het voertuig opstellen zoals een geparkeerd voertuig.

51.1, al.2 A cet effet, il doit ranger le véhicule de la même manière qu'un véhicule en stationnement.

Het voertuig moet niet verplaatst worden wanneer het een ongeval betreft dat lichamelijk letsel heeft veroorzaakt.

52.1, al.3 Lorsqu'il s'agit d'un accident ayant provoqué des dommages corporels, le déplacement du véhicule n'est pas obligatoire.

§ 2. Wanneer een auto of een door dit voertuig getrokken aanhangwagen niet kan worden verplaatst of slechts kan worden opgesteld op een plaats waar het stilstaan en het parkeren verboden zijn, moet de bestuurder dit voertuig overeenkomstig § 3 signaleren en, indien mogelijk, door het gelijktijdig doen functioneren van alle richtingaanwijzers.

51.1, al.3 § 2. Lorsqu'un véhicule automobile ou une remorque tirée par ce véhicule ne peut être déplacé ou ne peut être rangé qu'à un endroit où l'arrêt et le stationnement sont interdits, le conducteur doit signaler ce véhicule conformément au § 3 et, dans la mesure du possible, faire fonctionner simultanément tous les feux indicateurs de direction.

De bestuurder kan bovendien gebruik maken van andere signalisatiemiddelen, onder meer door een draagbaar oranjegeel knipperlicht te plaatsen.

51.1, al.4 Le conducteur peut en outre faire usage d'autres moyens de signalisation, notamment en plaçant un feu portatif clignotant de couleur jaune-orange.

§ 3. De gevarendriehoek moet goed zichtbaar worden geplaatst in de richting van het naderende verkeer waarvoor het voertuig een gevaar betekent.

51.2, al. 1 § 3. Le triangle de danger doit être placé, de manière bien visible, dans la direction de la circulation pour laquelle le véhicule présente un danger.

De gevarendriehoek wordt rechtop geplaatst op een minimale afstand van het voertuig van:

51.2, al. 1 Le triangle de danger est placé debout à une distance minimale du véhicule de :

1° 30 meter op gewone wegen;

1° 30 mètres sur les voies ordinaires ;

2° 100 meter op de autosnelwegen.

2° 100 mètres sur les autoroutes.

Op plaatsen waar deze afstanden niet kunnen in acht genomen worden, mag de gevarendriehoek op een kleinere afstand en eventueel op het voertuig geplaatst worden. Op autosnelwegen moet de gevarendriehoek alleen geplaatst worden indien het gelijktijdig doen functioneren van alle richtingaanwijzers niet mogelijk is.

51.2, al.2 + nv Aux endroits où ces distances ne peuvent être respectées, le triangle de danger peut être placé à une distance moindre et éventuellement sur le véhicule. Sur les autoroutes le triangle de danger ne doit être placé que lorsqu'il n'est pas possible de faire fonctionner simultanément tous les feux indicateurs de direction.

§ 4. Wanneer op autosnelwegen, autowegen en in de tunnels de bestuurder van een defect voertuig, een voertuig betrokken in een ongeval of bij verlies van lading op een plek terechtkomt waar hij niet mag stilstaan of parkeren, moet hij een retro-reflecterende veiligheidsvest dragen, zodra hij zijn voertuig verlaat.

51.4 § 4. Sur les autoroutes, routes pour automobiles et dans les tunnels, le conducteur d'un véhicule impliqué dans un accident, en panne ou en cas de perte de chargement, qui est rangé à un endroit où l'arrêt ou le stationnement sont interdits, doit porter une veste de sécurité rétroréfléchissante lorsqu'il quitte son véhicule.

§ 5. Wanneer een lading geheel of gedeeltelijk op de openbare weg valt en niet onmiddellijk kan worden weggeruimd moet de bestuurder eveneens de nodige maatregelen nemen om de veiligheid en de vlote doorstroming van het verkeer te verzekeren en de hindernis signaleren overeenkomstig § 3.

51.3

§ 5. Lorsque tout ou partie d'un chargement tombe sur la voie publique sans pouvoir être immédiatement enlevé, le conducteur doit également prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité et la fluidité de la circulation et signaler l'obstacle conformément au § 3.

§ 6. Elke persoon betrokken in een ongeval dat uitsluitend stoffelijke schade heeft veroorzaakt, moet:

52.2

§ 6. Toute personne impliquée dans un accident ayant provoqué des dommages exclusivement matériels doit :

1° indien hij meer dan vijftien jaar oud is, zijn identiteitskaart of het als zodanig geldend bewijs vertonen aan andere in het ongeval betrokken personen die er hem om vragen;

52.2,al.1,
1°

1° si elle est âgée de plus de quinze ans, présenter sa carte d'identité ou le titre qui en tient lieu aux autres personnes impliquées dans l'accident, qui le lui demandent ;

2° ter plaatse blijven om gezamenlijk de nodige vaststellingen te doen, of, zo er tussen de partijen geen akkoord is, de politie toe te laten die vaststellingen te doen. Wanneer de politie zich niet naar de plaats van het ongeval kan begeven, mogen de betrokken personen zodra mogelijk aangifte doen van het ongeval, hetzij op het dichtstbij gelegen politiebureau, hetzij op dat van hun woon- of verblijfplaats;

52.2,al.1,
2°

2° rester sur place afin de faire en commun les constatations nécessaires ou, à défaut d'accord entre les parties, de permettre à la police de procéder à ces constatations. Lorsque la police ne peut pas se rendre sur place, il est loisible aux personnes impliquées de faire la déclaration de l'accident dès que possible, soit au bureau de police le plus proche, soit à celui de leur domicile ou de leur résidence ;

3° indien één van de betrokken personen een niet begeleide minderjarige is, blijven de betrokken personen ter plaatse om de politie te contacteren zodat de politie de nodige vaststellingen kan doen;

nv

3° si une des personnes impliquées est un mineur non accompagné, les personnes impliquées sont tenues d'appeler la police sur les lieux de l'accident afin de procéder aux constatations nécessaires ;

Zo een partij die schade geleden heeft niet aanwezig is, moeten de bij het ongeval betrokken personen, indien mogelijk, ter plaatse hun naam en adres achterlaten, en in elk geval moeten zij deze inlichtingen zo snel mogelijk aan de politie mededelen.

52.2,al.2

Si une partie qui a subi un dommage n'est pas présente, les personnes impliquées dans l'accident doivent, dans la mesure du possible, fournir sur place, l'indication de leurs nom et adresse, et en tout cas, produire ces renseignements au plus tôt à la police.

§ 7. Elke persoon betrokken in een ongeval met gewonden, moet:

52.3

§ 7. Toute personne impliquée dans un accident avec blessés doit :

1° in de mate van het mogelijke en zonder zichzelf daarbij in gevaar te brengen, hulp verlenen aan de gewonden en indien ze niet mogen verplaatst worden de nodige maatregelen nemen om hun veiligheid te garanderen;

52.3,1°

1° selon ses possibilités et sans se mettre elle-même en danger, porter secours aux blessés et s'ils ne peuvent être déplacés prendre les mesures nécessaires pour garantir leur sécurité ;

2° indien hij meer dan vijftien jaar oud is, zijn identiteitskaart of het als zodanig geldend bewijs vertonen aan andere in het ongeval betrokken personen die er hem om vragen;

52.3,2°

2° si elle est âgée de plus de quinze ans, présenter sa carte d'identité, ou le titre qui en tient lieu, aux autres personnes impliquées dans l'accident, qui le lui demandent ;

3° De politie verwittigen en ter plaatse blijven zodat de politie de nodige vaststellingen kan doen. Onttrekt zich niet aan de verplichting ter plaatse te blijven, de persoon die zich tijdelijk van de plaats van het ongeval verwijdt om hulp te verlenen aan de gekwetsten of om beroep te doen op de politie, na zijn naam en adres aan een van de eventueel aanwezige personen te hebben opgegeven. Wanneer de politie zich niet naar de plaats van het ongeval kan begeven, onttrekt de persoon die zich van de plaats van het ongeval verwijdt zich evenmin aan de verplichting ter plaatse te blijven.

52.3,3°

3° avertir la police et rester sur place pour permettre à la police de procéder aux constatations nécessaires. Ne se soustrait pas à l'obligation de rester sur place la personne qui s'éloigne momentanément du lieu de l'accident pour porter secours aux blessés ou pour faire appel à la police, après avoir fourni, s'il y a des personnes présentes, l'indication de ses nom et adresse à l'une de celles-ci. Lorsque la police ne peut pas se rendre sur place, la personne qui s'éloigne du lieu de l'accident ne se soustrait pas à l'obligation de rester sur place.

Art. 55. – Gespannen - dieren.

In een gespan mogen niet meer dan vier dieren achter elkaar en niet meer dan drie naast elkaar lopen.

53.1

Un attelage ne peut comporter plus de quatre animaux en file et plus de trois de front.

Het leidsel of het tuig moet de bestuurder in staat stellen de dieren goed in de hand te houden en zijn voertuig op een veilige manier te menen.

53.2

Les dispositifs de conduite ou d'attelage doivent permettre au conducteur de rester maître des animaux attelés et de diriger son véhicule avec sûreté.

Gespannen moeten vergezeld zijn van zoveel begeleiders als voor de veiligheid van het verkeer vereist is. Aan de bestuurder van het voertuig dient in ieder geval een begeleider te worden toegevoegd, zodra er meer dan vijf dieren ingespannen zijn.

53.3

Les véhicules attelés doivent être accompagnés de convoyeurs en nombre suffisant pour assurer la sécurité de la circulation. En tout cas, dès que le nombre des animaux est supérieur à cinq, un convoyeur sera adjoint au conducteur du véhicule.

Wanneer een gespan een ander voertuig voortbeweegt en de sleep, zonder inbegrip van de dissel van het eerste voertuig, langer dan 16 meter is, moet een begeleider het tweede voertuig vergezellen.

53.4

Lorsqu'un véhicule attelé remorque un autre véhicule et que la longueur du train dépasse 16 mètres, timon du premier véhicule non compris, un convoyeur doit accompagner le second véhicule.

Wanneer de lading van een mallejan langer dan 12 meter is, moet een begeleider te voet achter de lading volgen.

53.5

Lorsque la longueur du chargement d'un triqueballe dépasse 12 mètres, un convoyeur doit suivre à pied le chargement.

De bestuurder van trek-, last- of rijdieren en van vee moet, zo nodig, door een voldoende aantal begeleiders bijgestaan worden.

55.1

Le conducteur d'animaux de trait, de charge ou de monture, ainsi que de bestiaux doit, au besoin, être assisté de convoyeurs en nombre suffisant.

De bestuurder en de begeleiders moeten voortdurend in de nabijheid van de dieren blijven, ze kunnen in bedwang houden en kunnen beletten dat zij het verkeer belemmeren en ongevallen veroorzaken.

55.2

Le conducteur et les convoyeurs doivent constamment se tenir à proximité des animaux et être en état de les maîtriser et d'empêcher qu'ils n'entravent la circulation et ne provoquent d'accident.

Binnen de bebouwde kommen is het verboden de ingespannen of de bereden dieren te laten galopperen.

55.3.

De ruiters die de rijbaan volgen, mogen met twee naast elkaar rijden, behalve wanneer het kruisen niet mogelijk is. Buiten de bebouwde kom moeten zij bovendien achter elkaar rijden bij het naderen van een achteropkomend voertuig.

55.4

De bestuurder mag de dieren die hij geleidt of bewaakt niet verlaten zonder de nodige voorzorgen te hebben genomen om enig ongeval te voorkomen.

8.5

Art. 56. – Verkeer binnen de haven en luchthavengebieden.

De bepalingen van dit algemeen reglement kunnen niet van toepassing zijn of gewijzigd zijn voor het verkeer tussen de laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen gelegen binnen de haven- en luchthavengebieden.

57

Art. 57. – Experimenten.

De Minister bevoegd voor het Wegverkeer of diens afgevaardigde kan, bij wijze van uitzondering, voor de testvoertuigen die gebruikt worden in het kader van experimenten met geautomatiseerde voertuigen, onder de door hem vastgestelde voorwaarden en beperkt in de tijd, afwijkingen toestaan op de bepalingen van dit reglement.

59/1

De Minister bevoegd voor het Wegverkeer of diens afgevaardigde kan, bij wijze van uitzondering, voor de verkeerstekens die gebruikt worden in het kader van experimenten, onder de door hem vastgestelde voorwaarden, afwijkingen toestaan op de bepalingen van dit reglement.

nv

Art. 58. – Afwijkende en diverse bepalingen.

§ 1. Geen enkel voertuig mag in het verkeer op de openbare weg worden gebracht of gehouden, indien het niet beantwoordt aan de bepalingen van dit reglement, en van de technische reglementen van de auto's of van de bromfietsen en motorfietsen.

59.6,
81.1.1
en/et
81.1.2

Dans les agglomérations, il est interdit de laisser galoper les animaux attelés ou montés.

Sur la chaussée, les cavaliers peuvent circuler à deux de front sauf lorsque le croisement n'est pas possible. En outre, en dehors de l'agglomération, ils doivent se mettre en file à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière.

Le conducteur ne peut quitter les animaux qu'il guide ou garde sans avoir pris les précautions nécessaires pour éviter tout accident.

Art.56. – Circulation dans les zones portuaires et aéroportuaires.

Les dispositions du présent règlement général peuvent ne pas être d'application ou être modifiées pour le trafic s'effectuant entre les quais d'embarquement et de débarquement, les dépôts, les hangars et les magasins établis dans les zones portuaires et aéroportuaires.

Art. 57. – Essais.

Le Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions ou son délégué peut, à titre exceptionnel, pour les véhicules de test utilisés dans le cadre d'essais avec véhicules automatisés, aux conditions et pour une durée limitée qu'il détermine, autoriser des dérogations aux dispositions du présent règlement.

Le Ministre qui a la circulation routière dans ses attributions ou son délégué peut, à titre exceptionnel, pour la signalisation routière utilisée dans le cadre d'essais, aux conditions qu'il détermine, autoriser des dérogations aux dispositions du présent règlement.

Art. 58. – Dispositions dérogatoires et diverses.

§ 1^{er}. Aucun véhicule ne peut être mis ou maintenu en circulation sur la voie publique, s'il n'est conforme aux dispositions du présent règlement, et des règlements techniques des véhicules automobiles ou des cyclomoteurs et motocyclettes.

De uitrusting en organen van die voertuigen moeten altijd in goede staat van werking en voortreffelijk onderhouden en geregeld zijn.

81.1.3

L'équipement et les organes de ces véhicules doivent toujours être en bon état de fonctionnement et parfaitement entretenus et réglés.

Slechts bij sneeuw of ijzel mogen de banden van sneeuwkettingen voorzien worden. Spijkerbanden zijn verboden.

81.4.4,
al.2 en/et
3

Les pneus ne peuvent être munis de chaînes antidérapantes qu'en cas de neige ou de verglas. Les pneus à clous sont interdits.

Het is verboden aan de buitenkant van een motorvoertuig gevaarlijke of enig toebehoren aan te brengen die de gevolgen van ongevallen kunnen verergeren. Een motorvoertuig mag aan de buitenkant geen beschadigingen vertonen die de gevolgen van ongevallen kunnen verergeren.

81.6.1
en/et
81.6.2

Il est interdit d'ajouter à l'extérieur d'un véhicule à moteur des ornements dangereux ou des accessoires susceptibles d'aggraver les conséquences des accidents. Un véhicule à moteur ne peut présenter à l'extérieur des dégradations susceptibles d'aggraver les conséquences des accidents.

Een motorvoertuig dat voorzien is van een pantsering of van enige inrichting waardoor het als aanvals- of als verdedigingsmiddel kan worden gebruikt, mag niet op de openbare weg rijden zonder speciale toelating van de minister bevoegd voor het wegverkeer of diens afgevaardigde.

81.5

Un véhicule à moteur muni de blindage ou d'un dispositif quelconque permettant de l'utiliser comme moyen d'agression ou de défense ne peut circuler sur la voie publique sans autorisation spéciale du ministre qui a la circulation routière dans ses attributions ou son délégué.

§ 2. De bepalingen van artikel 8, § 2, 1°, 2° en 3°, gelden niet voor de militairen in dienst.

59.8

§ 2. Les dispositions de l'article 8, § 2, 1°, 2° et 3°, ne sont pas applicables aux militaires en service.

§ 3. De bepalingen van de artikelen 7, § 3, 9, § 2, § 4 en § 5, 21, § 2, 2°, 29, uitgezonderd 1°, a), 30 en 31, gelden niet voor de voertuigen van de administratie die dienen voor het toezicht, de controle en het onderhoud van het wegennet, als zij onverenigbaar zijn met de aard of met de tijdelijke of vaste aanwending van het voertuig.

59.11

§ 3. Les dispositions des articles 7, § 3, 9, § 2, § 4 et § 5, 21, § 2, 2°, 29, excepté 1°, a), 30 et 31, ne sont pas applicables aux véhicules de l'administration affectés à la surveillance, au contrôle et à l'entretien de la voirie, lorsqu'elles sont inconciliables avec la nature ou l'affectation momentanée ou permanente du véhicule.

§ 4. De bepalingen van artikel 7, § 3, gelden niet voor het politie- en douanepersoneel wanneer hun opdracht het rechtvaardigt.

59.12

§ 4. Les dispositions de l'article 7, § 3, ne sont pas applicables au personnel de la police et des douanes lorsque leur mission le justifie.

§ 5. Voertuigen met metalen rupsbanden mogen niet op de openbare weg rijden. Deze bepaling geldt niet voor de voertuigen van de krijgsmacht.

59.16
en/et
81.4.5

§ 5. Les véhicules à chenilles métalliques ne peuvent circuler sur la voie publique. Cette disposition n'est pas applicable aux véhicules des forces armées.

§ 6. Het is verboden op de openbare weg reclameborden, uithangborden of andere inrichtingen aan te brengen die de bestuurders verblinden, die hen in dwaling brengen, die, zij het ook maar gedeeltelijk, verkeersborden voorstellen of nabootsen, die van verre met deze verkeersborden worden verward, of die op enige andere wijze de

80.2

§ 6. Il est interdit d'établir sur la voie publique des panneaux publicitaires, enseignes ou autres dispositifs qui éblouissent les conducteurs, qui les induisent en erreur, représentent ou limitent même partiellement des signaux routiers, se confondent à distance avec des signaux ou nuisent de toute autre manière à l'efficacité des signaux réglementaires.

doelmatigheid van de reglementaire verkeersborden verminderen.

Het is verboden een luminositeit met een rode of groene tint te geven aan alle reclameborden, uithangborden of inrichtingen die zich, binnen een afstand van 75 meter van een verkeerslicht, op minder dan 7 meter boven de grond bevinden.

Titel 3. – Verkeerstekens.

Art. 59. – Algemeen.

De verkeerstekens worden in drie 60 categorieën ingedeeld:

- 1° verkeerslichten;
- 2° verkeersborden;
- 3° wegmarkeringen.

Hoofdstuk 1. – Verkeerslichten.

Art. 60. – Cirkelvormige verkeerslichten, pijlvormige verkeerslichten en lichten met een fietssilhouet.

§ 1. De bestuurder moet de verkeerslichten in acht nemen die zich aan de rechterkant van de openbare weg bevinden. Zij hebben de volgende betekenis: 61.4.1

1° rood licht betekent dat het verboden is de stopstreep of, wanneer er geen stopstreep is, het verkeerslicht zelf, voorbij te rijden; 61.1.1°

2° vast oranjegeel licht betekent dat het verboden is de stopstreep of, wanneer er geen stopstreep is, het verkeerslicht zelf voorbij te rijden, tenzij de bestuurder bij het aangaan van dat licht zo dicht genaderd is dat hij niet meer op voldoende veilige wijze kan stoppen; 61.1.2°

3° groen licht betekent dat het verkeerslicht mag voorbijgereden worden. 61.1.3°

§ 2. De pijlvormige verkeerslichten die de cirkelvormige verkeerslichten vervangen of aanvullen hebben de volgende betekenis: 61.1.4°

1° de pijlvormige verkeerslichten hebben dezelfde betekenis als de cirkelvormige 61.1.4°

KB advies gewesten – 19-11-18

Il est interdit de donner une luminosité d'un ton rouge ou vert à tout panneau publicitaire, enseigne ou dispositif se trouvant dans une zone s'étendant jusqu'à 75 mètres d'un signal lumineux de circulation, à une hauteur inférieure à 7 mètres au-dessus du sol.

Titre 3. – Signalisation routière.

Art. 59. – Disposition générale.

La signalisation routière est divisée en trois catégories :

- 1° les signaux lumineux de circulation ;
- 2° les signaux routiers ;
- 3° les marques routières.

Chapitre 1^{er}. – Signaux lumineux de circulation.

Art. 60. – Signaux lumineux circulaires, feux en forme de flèche et feux avec la silhouette d'un cycliste.

§ 1^{er}. Le conducteur doit respecter les signaux lumineux qui se trouvent du côté droit de la voie publique. Ils ont la signification suivante :

1° le feu rouge signifie interdiction de franchir la ligne d'arrêt ou, à défaut de ligne d'arrêt, le signal même ;

2° le feu jaune-orange fixe signifie interdiction de franchir la ligne d'arrêt ou, à défaut de ligne d'arrêt, le signal lumineux même, à moins qu'au moment où il s'allume le conducteur ne s'en trouve si près qu'il ne puisse plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisante ;

3° le feu vert signifie autorisation de franchir le signal.

§ 2. Les signaux lumineux en forme de flèche qui remplacent ou complètent les feux circulaires, ont la signification suivante :

1° les signaux lumineux en forme de flèches ont la même signification que les feux

lichten maar het verbod of de toelating is beperkt tot de richtingen die door de pijlen aangegeven worden;

2° de oranje-gele knipperende pijl betekent dat alleen in de richting die door de pijl wordt aangeduid mag voortgereden worden, op voorwaarde dat voorrang verleend wordt aan de bestuurders die op regelmatige wijze uit andere richtingen komen en aan de voetgangers;

3° wanneer de cirkelvormige driekleurige verkeerslichten samen met de pijlvormige verkeerslichten zijn opgesteld, dan gelden de pijlvormige verkeerslichten voor de bestuurders die rijden in de aangeduide richting.

§ 3. De lichten met een fietssilhouet:

1° wanneer de lichten het verlichte fietssilhouet voorstellen, gelden deze lichten slechts voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen. Voor hen primeren deze lichten op de op gelijke hoogte opgestelde driekleurige verkeerslichten;

2° wanneer het groene, oranje-gele of rode fietssilhouet omringd is door pijlen betekent dit dat voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen gelijktijdig groen, oranjegeel of rood geldt voor alle richtingen. Voor hen primeren deze lichten op de op gelijke hoogte opgestelde driekleurige verkeerslichten;

3° wanneer een bijkomend oranjegeel knipperend licht met een fietssilhouet en met een oranje-gele knipperende pijl tegelijk met een rood licht of een oranjegeel licht brandt, betekent dit dat fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen alleen in de richting die door de pijl wordt aangeduid mogen verder rijden, op voorwaarde dat voorrang verleend wordt aan de bestuurders die op regelmatige wijze uit andere richtingen komen en aan de voetgangers.

§ 4. Het rode licht wordt bovenaan geplaatst, het oranje-gele licht in het midden en onderaan het groene licht.

§ 5. De lichten volgen elkaar op als volgt:

circulaires mais l'interdiction ou l'autorisation est limitée aux directions indiquées par les flèches ;

2° la flèche jaune-orange clignotante signifie que seule la direction qui est indiquée par la flèche peut être suivie, à condition de céder la priorité aux conducteurs qui viennent réglementairement des autres directions et aux piétons ;

3° lorsque les feux circulaires tricolores sont placés avec des feux en forme de flèches, ces feux en forme de flèches s'appliquent aux conducteurs qui roulent dans la direction indiquée.

§ 3. Feux avec la silhouette d'un cycliste :

1° lorsque les feux présentent la silhouette éclairée d'une bicyclette, ils ne concernent que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues. Pour eux, ces feux prévalent sur les autres feux tricolores placés à même hauteur ;

2° lorsque la silhouette verte, jaune-orange ou rouge de la bicyclette est entourée de flèches, cela signifie que la phase verte, jaune-orange ou rouge s'applique simultanément dans toutes les directions aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues. Pour eux, ces feux prévalent sur les autres feux tricolores placés à même hauteur ;

3° lorsque un feu clignotant jaune-orange complémentaire avec la silhouette d'une bicyclette et d'une flèche jaune-orange clignotante est allumé en même temps qu'un feu rouge ou jaune-orange, cela signifie que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues ne peuvent continuer à circuler que dans la direction indiquées par la flèche, à condition de céder la priorité aux conducteurs qui viennent régulièrement des autres directions ainsi qu'aux piétons.

§ 4. Le feu rouge est placé au-dessus, le feu jaune-orange au milieu et le feu vert en-dessous.

§ 5. Les feux se succèdent comme suit :

1° het oranje-gele licht verschijnt na het groene licht;

2° het rode licht verschijnt na het oranje-gele licht;

3° het groene licht verschijnt na het rode licht.

Art. 61. – Ontruimingspijl op een kruispunt.

Een naar links gerichte groene pijl afzonderlijk geplaatst bij het uitrijden van een kruispunt, betekent dat het tegenliggend verkeer op de rijbaan die de bestuurders bij het links afslaan gaan verlaten, tegengehouden wordt door een rood licht om het ontruimen van het kruispunt te vergemakkelijken.

Een naar links gerichte oranjegeel knipperende pijl afzonderlijk geplaatst bij het uitrijden van een kruispunt, betekent dat het tegenliggend verkeer op de rijbaan die de bestuurders bij het links afslaan gaan verlaten, niet tegengehouden wordt door een rood licht.

Art. 62. – Verkeerslichten boven de rijstroken of andere delen van de openbare weg.

De verkeerslichten boven de rijstroken of andere delen van de openbare weg hebben de volgende betekenis:

1° het rode licht dat de vorm heeft van een kruis, betekent verboden richting op de rijstrook of op het deel van de openbare weg, behalve in de gevallen bedoeld in artikel 9, § 4;

2° het groene licht dat de vorm heeft van een naar onder gerichte pijl betekent toegelaten richting op de rijstrook of het deel van de openbare weg;

3° het oranjegeel licht, eventueel knipperend, dat de vorm heeft van een schuin naar onder gerichte pijl betekent verboden richting, behalve om de rijstrook of het deel van de openbare weg te verlaten in de richting die door de pijl wordt aangegeven, en in de gevallen bedoeld in artikel 9, § 4.

1° le feu jaune-orange apparaît après le feu vert ;

2° le feu rouge apparaît après le feu jaune-orange ;

3° le feu vert apparaît après le feu rouge.

Art. 61. – Flèche d'évacuation d'un carrefour.

Une flèche verte orientée vers la gauche et placée seule à la sortie d'un carrefour signifie que la circulation venant en sens inverse sur la chaussée que les conducteurs qui tournent à gauche s'apprêtent à quitter, est arrêtée par un feu rouge afin de faciliter l'évacuation du carrefour.

Une flèche jaune-orange clignotante orientée vers la gauche et placée seule à la sortie d'un carrefour signifie que la circulation venant en sens inverse sur la chaussée que les conducteurs qui tournent à gauche s'apprêtent à quitter, n'est pas arrêtée par un feu rouge.

Art. 62. – Signaux lumineux de circulation placés au-dessus des bandes de circulation ou d'autres parties de la voie publique.

Les signaux lumineux de circulation placés au-dessus des bandes de circulation ou d'autres parties de la voie publique ont la signification suivante :

1° le feu rouge qui a la forme d'une croix signifie sens interdit sur la bande de circulation ou la partie de la voie publique sauf dans les cas visés à l'article 9, § 4 ;

2° le feu vert qui a la forme d'une flèche dont la pointe est dirigée vers le bas, signifie sens autorisé sur la bande de circulation ou la partie de la voie publique ;

3° Le feu jaune-orange, éventuellement clignotant, qui a la forme d'une flèche oblique dont la pointe est dirigée vers le bas, signifie sens interdit, sauf pour quitter la bande de circulation ou la partie de la voie publique dans le sens qui est indiqué par la flèche, et dans les cas visés à l'article 9, § 4.

Art. 63. – Bijzondere verkeerslichten voor het regelen van het verkeer van voertuigen die gebruik maken van een bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.

62ter

De bestuurders die gebruik maken van de bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer moeten de verkeerslichten in de vorm van balken, cirkels en driehoeken, in het wit op een zwarte achtergrond, in acht nemen.

62ter,al.1

Zij hebben de volgende betekenis:

62ter,al.2

1° een horizontale balk heeft dezelfde betekenis als het rood licht;

62ter,al.2
.1°

2° een cirkel heeft dezelfde betekenis als het vast oranjegeel licht;

62ter,al.2
.2°

3° een omgekeerde driehoek heeft dezelfde betekenis als het groen licht;

62ter,al.2
.3°

4° een verticale balk geeft de toelating om alleen rechtdoor te rijden;

62ter,al.2
.4°

5° een 45° schuin naar links of naar rechts gerichte balk geeft de toelating om alleen in de richtingen die door de balk worden aangeduid te rijden;

62ter,al.2
.5°

6° een knipperende cirkel heeft dezelfde betekenis als een oranjegeel knipperlicht.

62ter,al.2
.6°

De groepering is dezelfde als deze van de driekleurige verkeerslichten.

nv

Art. 64. – Voetgangerslichten en combinatie voetgangers-fietzerslichten.

63

§ 1. De voetgangerslichten en de combinatie van voetgangers- en fietzerslichten hebben de volgende betekenis:

1° rood licht betekent dat het verboden is over te steken. Het rode licht stelt het verlichte silhouet van een onbeweeglijke voetganger voor;

63.1.2.1°

2° groen licht betekent dat het toegelaten is over te steken. Als aanwijzing kan het einde van deze toelating door het knipperen van het

63.1.2.2°

Art. 63. – Signaux lumineux spéciaux destinés à régler la circulation des véhicules qui empruntent le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun.

Les conducteurs qui utilisent le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun doivent respecter les signaux lumineux sous forme de barres, cercles et triangles de couleur blanche apparaissant sur un fond noir sont.

Ils ont la signification suivante :

1° une barre horizontale a la même signification que le feu rouge ;

2° un cercle a la même signification que le feu jaune-orange fixe ;

3° un triangle sur pointe a la même signification que le feu vert ;

4° une barre verticale signifie l'autorisation de poursuivre sa route uniquement tout droit ;

5° une barre inclinée à 45° vers la gauche ou la droite signifie l'autorisation de poursuivre sa marche uniquement dans les directions indiquées par la barre ;

6° un cercle clignotant a la même signification qu'un feu jaune-orange clignotant.

Le regroupement est identique à celui des feux de circulation tricolores.

Art. 64. – Signaux lumineux de circulation pour piétons et combinés pour piétons et cyclistes.

§ 1^{er}. Les signaux lumineux de circulation pour piétons et les signaux combinés pour piétons et cyclistes ont la signification suivante :

1° le feu rouge signifie interdiction de traverser. Le feu rouge présente la silhouette éclairée d'un piéton immobile ;

2° le feu vert signifie autorisation de traverser. A titre indicatif, la fin de cette autorisation peut être annoncée par le clignotement du feu vert,

groene licht worden aangekondigd, behalve indien daartoe een oranjegeel licht wordt gebruikt. Het groene en oranjegeel licht stelt het verlichte silhouet van een voetganger in beweging voor.

Wanneer het groene, oranjegeel of rode voetgangerssilhouet omringd is door pijlen betekent dit dat gelijktijdig groen, oranjegeel of rood geldt voor alle richtingen. Deze lichten gelden slechts voor voetgangers;

3° wanneer de lichten het verlichte silhouet van een fiets en een voetganger voorstellen, gelden deze lichten slechts voor voetgangers, fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

Wanneer het groene, oranjegeel of rode fiets- en voetgangerssilhouet omringd is door pijlen betekent dit dat gelijktijdig groen, oranjegeel of rood geldt voor alle richtingen. Deze lichten gelden slechts voor voetgangers, fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

§ 2. Het rode licht wordt bovenaan geplaatst en het groene licht onderaan, behalve indien een oranjegeel licht wordt gebruikt dat tussen het rode en groene licht wordt geplaatst.

§ 3. Indien er geen voetgangerslichten zijn, moeten de voetgangers de driekleurige verkeerslichten die het voertuigenverkeer regelen, in acht nemen.

Art. 65. – Verkeersknipperlichten.

§ 1. Een oranjegeel knipperlicht kondigt een potentieel gevaar aan; het betekent dat het verkeerslicht mag worden voorbijgereden, het wijzigt de voorrangregeling niet.

Het kan zijn:

1° een alleen geplaatst licht of twee lichten die beurtelings branden; wanneer dit licht het verlichte silhouet van een voetganger, fietser of van beide voorstelt, waarschuwt dit voor overstekende voetgangers, fietsers of bromfietzers;

sauf si un feu jaune-orange est utilisé à cet fin. Le feu vert et jaune-orange présente la silhouette éclairée d'un piéton en marche.

Lorsque la silhouette verte, jaune-orange ou rouge du piéton est entourée de flèches cela signifie que simultanément la phase verte, jaune-orange ou rouge s'applique dans toutes les directions. Ces feux ne s'appliquent qu'aux piétons ;

3° lorsque les feux présentent la silhouette éclairée d'une bicyclette et d'un piéton, ils ne concernent que les piétons, les cyclistes et les conducteur de cyclomoteurs à deux roues.

Lorsque la silhouette verte, jaune-orange ou rouge de la bicyclette et du piéton est entourée de flèches cela signifie que la phase verte, jaune-orange ou rouge s'applique simultanément dans toutes les directions. Ces feux ne s'appliquent qu'aux piétons, cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

§ 2. Le feu rouge est placé au-dessus et le feu vert en-dessous, sauf lorsqu'un feu jaune-orange est utilisé, qui est placé entre le feu rouge et le feu vert.

§ 3. Lorsqu'il n'y a pas de signaux lumineux de circulation pour piétons, ces derniers doivent se conformer aux signaux lumineux tricolores qui régissent la circulation des véhicules.

Art. 65. – Signaux à feux clignotants.

§ 1^{er}. Un feu jaune-orange clignotant annonce un danger potentiel ; il signifie autorisation de franchir le signal et ne modifie pas les règles de priorité.

Il peut s'agir :

1° d'un feu placé seul ou de deux feux s'allumant alternativement ; lorsqu'une silhouette d'un piéton, d'un cycliste, ou des deux est éclairée, ceci signale la traversée de piétons, de cyclistes ou de conducteurs de cyclomoteurs ;

2° het oranjegeel licht van het driekleurige systeem wanneer het geheel van dit systeem niet in werking is;

3° in speciale gevallen een licht dat in het driekleurige systeem in de plaats van het groene licht brandt.

§ 2. Twee beurtelings knipperende rode lichten betekenen voor alle weggebruikers dat het verboden is de stopstreep voorbij te rijden, of, zo er geen stopstreep is, het verkeerslicht zelf voorbij te rijden of voorbij te gaan.

§ 3. Een wit knipperlicht betekent dat het signaal mag voorbijgereden of -gegaan worden.

2° d'un feu jaune-orange du système tricolore lorsque l'ensemble de ce système ne fonctionne pas ;

3° dans des cas spéciaux, d'un feu qui, dans le fonctionnement du système tricolore, s'allume à la place du feu vert.

§ 2. Deux feux rouges clignotant alternativement signifient pour tous les usagers interdiction de franchir la ligne d'arrêt, ou, s'il n'y a pas de ligne d'arrêt, le signal même.

§ 3. Un feu blanc clignotant signifie autorisation de franchir le signal.

64.2

64.3

Hoofdstuk 2 – Verkeersborden.

Art.66. – Algemene bepalingen.

§ 1. Categorieën verkeersborden.

A. Gevaarsborden.

B. Voorrangsborden.

C. Verbodsborden.

D. Gebodsborden.

E. Verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren.

F. Aanwijzingsborden.

M. Onderborden.

Z. Zoneborden.

§ 2. Wanneer een dynamische signalisatie of signalisatie met veranderlijke informatie wordt gebruikt, mogen de symbolen en opschriften met een donkere kleur weergegeven worden in een lichte kleur en mogen de achtergronden met een lichte kleur vervangen worden door donkere achtergronden.

De rode kleur wordt niet gewijzigd.

De verkeersborden behouden hun betekenis.

65.1

65.3

Chapitre 2 – Signaux routiers.

Art. 66. – Dispositions générales.

§ 1^{er}. Catégories de signaux routiers.

A. Signaux de danger.

B. Signaux de priorité.

C. Signaux d'interdiction.

D. Signaux d'obligation.

E. Signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement.

F. Signaux d'indication.

M. Panneaux additionnels.

Z. Signalisation zonale.

§ 2. Lorsqu'une signalisation dynamique ou à message variable est utilisée, les symboles et inscriptions de teinte sombre peuvent figurer en teinte claire et les fonds de teinte claire peuvent être remplacés par des fonds de teinte sombre.

La couleur rouge n'est pas modifiée.

Les signaux gardent leur signification.

§ 3. Een gevaarsbord, een voorrangsbord, een verbodsbord, een gebodsbord of een aanwijzingsbord geplaatst boven een rijstrook of een ander deel van de openbare weg, betekent dat de aanwijzing die door het bord gegeven wordt alleen voor die rijstrook of dit ander deel van de openbare weg geldt.

65.4

Onverminderd artikel 62, is het verkeer op de spitsstrook toegelaten wanneer de rijstrooksignalisatie boven de spitsstrook in werking is.

nv

§ 4. Wanneer dit reglement een verkeersbord, een symbool of een wegmarkering voorziet om een voorschrift of informatie aan de weggebruikers kenbaar te maken, is het verboden een ander verkeersbord, een ander symbool of een andere wegmarkering te gebruiken om dat voorschrift of die informatie te geven.

nv

§ 3. Un signal de danger, de priorité, d'interdiction, d'obligation ou d'indication, placé au-dessus d'une bande de circulation ou d'une autre partie de la voie publique, signifie que l'indication donnée par le signal ne vaut que pour cette bande de circulation ou pour cette autre partie de la voie publique.

Sans préjudice de l'article 62, la circulation sur la bande réservée aux heures de pointe est admise lorsque la signalisation au-dessus de la bande réservée aux heures de pointe est en fonctionnement.

§ 4. Lorsque le présent règlement définit un signal, un symbole ou un marquage pour signifier une prescription ou donner une information aux usagers, il est interdit d'employer un autre signal, un autre symbole ou une autre marquage pour signifier cette prescription ou donner cette information.

Art. 67. – Gevaarsborden.

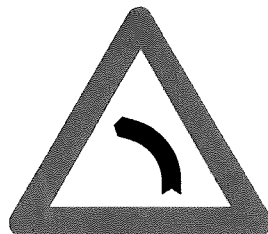
66

Art. 67. – Signaux de danger.

De gevaarsborden worden hierna afgebeeld.

Les signaux de danger sont reproduits ci-après.

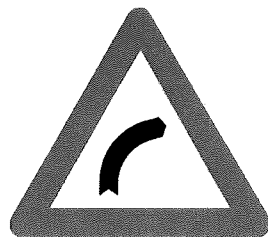
A1 (a, b, c, d)



a

Gevaarlijke bocht naar links.

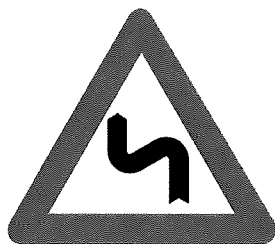
Virage dangereux à gauche.



b

Gevaarlijke bocht naar rechts.

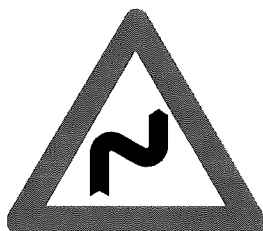
Virage dangereux à droite.



c

Dubbele bocht of opeenvolging van meer dan twee bochten, de eerste naar links.

Double virage ou succession de plus de deux virages, le premier à gauche.

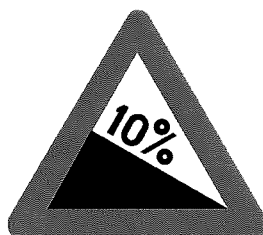


d

Dubbele bocht of opeenvolging van meer dan twee bochten, de eerste naar rechts.

Double virage ou succession de plus de deux virages, le premier à droite.

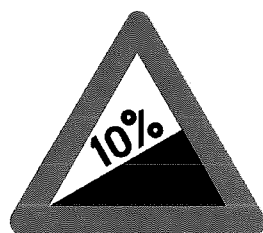
A3



Gevaarlijke daling.

Descente dangereuse.

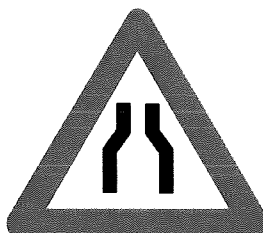
A5



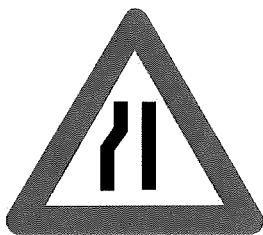
Steile helling.

Montée à forte inclinaison.

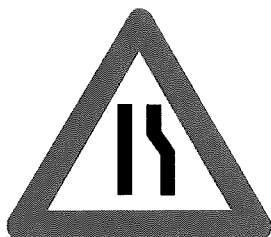
A7 (a,b,c)



a



b



c

Rijbaanversmalling.

Rétrécissement de la chaussée.

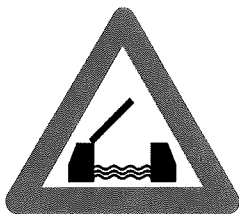
A8



Zachte berm.

Accotement non stabilisé.

A9



Beweegbare brug.

Pont mobile.

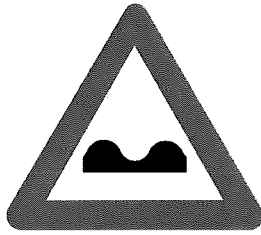
A11



Uitweg op kaai of oever.

Débouché sur un quai ou une berge.

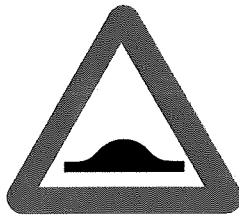
A13



Wegdek in slechte staat.

Revêtement en mauvais état.

A14



Verhoogde inrichting.

Dispositif surélevé.

A15



Glibberige rijbaan.

Chaussée glissante.

A16



Ijzel of sneeuw.

Verglas ou neige.

A17



Kiezelprojectie.

Projection de gravillons.

A18



Mist.

Brouillard.

A19



Vallende stenen of aanwezigheid van stenen.

Chutes de pierres ou présence de pierres.

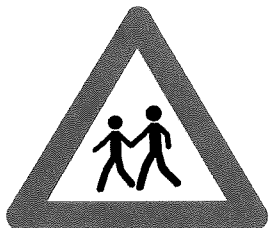
A21



Oversteekplaats voor voetgangers.

Passage pour piétons.

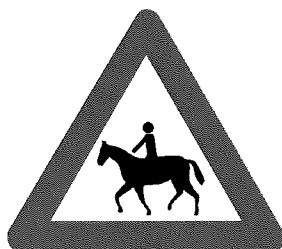
A23



Plaats waar speciaal veel kinderen komen.

Endroit spécialement fréquenté par des enfants.

A24



Plaats waar speciaal veel ruiters komen.

Endroit spécialement fréquenté par des cavaliers.

A25



Oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen of plaats waar die bestuurders van een fietspad op de rijbaan komen.

Passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, ou endroit où ces conducteurs débouchent d'une piste cyclable sur la chaussée.

A27



Doortocht van dieren.

Traversée d'animaux.

Het symbool mag worden aangepast in functie van de diersoort.

Le symbole peut être adapté en fonction des espèces animales.

A31

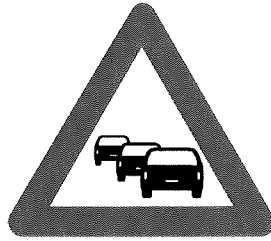


Werken.

Travaux.

A32

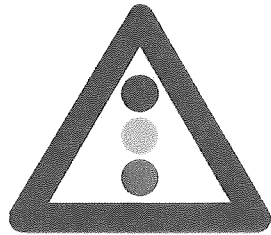
- 89 -



Files.

Files.

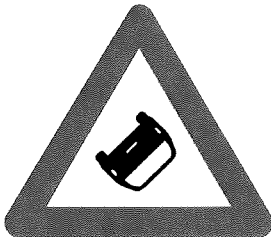
A33



Verkeerslichten.

Signaux lumineux de circulation.

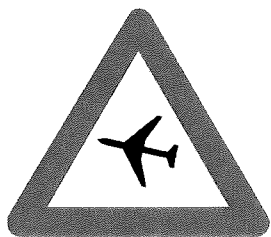
A34



Ongeval.

Accident.

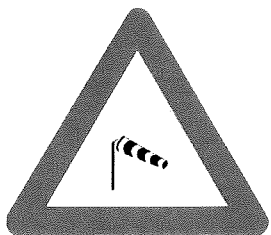
A35



Overtocht van vliegtuigen op geringe hoogte.

Survol d'avions à basse altitude.

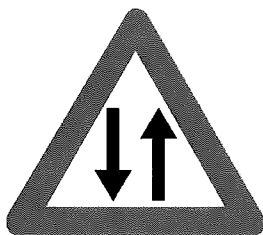
A37



Zijwind.

Vent latéral.

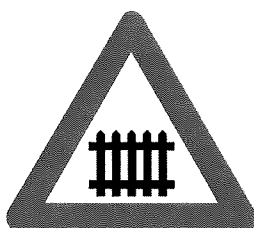
A39



Verkeer toegelaten in beide richtingen na een gedeelte van de rijbaan met éénrichtingsverkeer.

Circulation admise dans les deux sens après une section de chaussée à sens unique.

A41



Overweg met slagbomen.

Passage à niveau avec barrières.

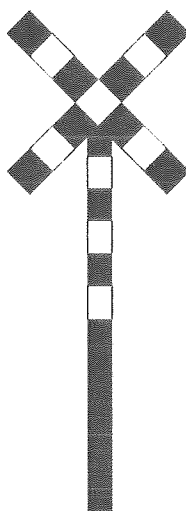
A43



Overweg zonder slagbomen.

Passage à niveau sans barrières.

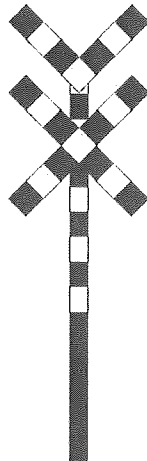
A45



Overweg voor enkel spoor.

Passage à niveau à voie unique.

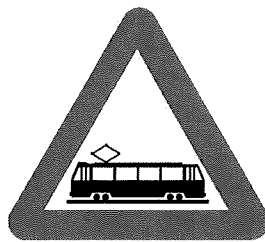
A47



Overweg voor twee of meer sporen.

Passage à niveau à deux ou plusieurs voies.

A49



Kruising van een openbare weg door een of meer in de rijbaan aangelegde sporen.

Croisement de la voie publique par une ou plusieurs voies ferrées établies sur la chaussée.

A51



Gevaar dat niet door een speciaal symbool wordt bepaald.

Danger non défini par un symbole spécial.

Een onderbord duidt de aard van het gevaar aan.

Un panneau additionnel indique la nature du danger.

A52



Spoorvorming.

Ornières.

A53



Verzinkbare paaltjes.

Bornes rétractables.

Art. 68. – Voorrangsborden.

§ 1. De bestuurder moet de voorrangsborden in acht nemen die zich aan de rechterkant van de openbare weg bevinden.

67.1

§ 2. De voorrangsborden worden hierna afgebeeld.

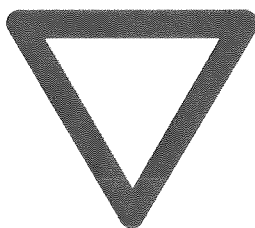
67.3

Art. 68. – Signaux de priorité.

§ 1^{er}. Le conducteur doit respecter les signaux relatifs à la priorité qui se trouvent du côté droit de la voie publique.

§ 2. Les signaux relatifs à la priorité sont reproduits ci-après.

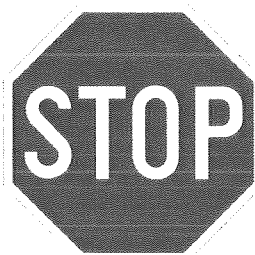
B1



Voorrang verlenen.

Céder la priorité.

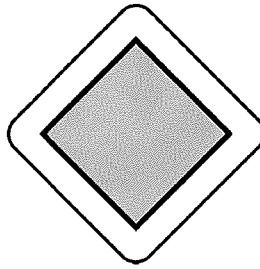
B5



Stoppen en voorrang verlenen.

Marquer l'arrêt et céder la priorité.

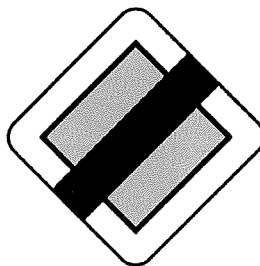
B9



Voorrangsweg.

Voie prioritaire.

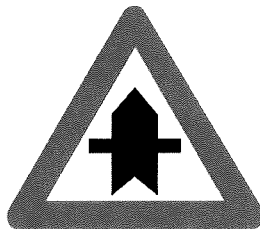
B11



Einde van voorrangsweg.

Fin de voie prioritaire.

B15



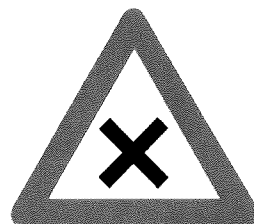
Voorrang op het volgende kruispunt.

Priorité au prochain carrefour.

De horizontale streep van het symbool mag worden gewijzigd om duidelijker de plaatsgesteldheid weer te geven.

La barre horizontale peut être modifiée de façon à représenter plus clairement la disposition des lieux.

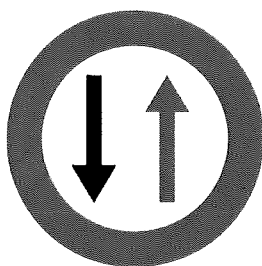
B17



Kruispunt waar de voorrang van rechts geldt.

Carrefour où la priorité de droite est applicable.

B19



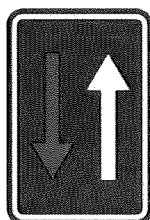
Smalle doorgang.

Passage étroit.

Gebod voorrang te verlenen aan de bestuurders die uit de tegenovergestelde richting komen.

Obligation de céder le passage aux conducteurs venant en sens opposé.

B21



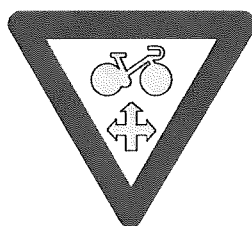
Smalle doorgang.

Passage étroit.

Voorrang ten opzichte van de bestuurders die uit de tegenovergestelde richting komen.

Priorité de passage par rapport aux conducteurs venant en sens opposé.

B22



Krachtens verkeersbord B22 mogen fietsers en bestuurders van speed pedelecs de in artikel 60 bedoelde driekleurige verkeerslichten voorbijrijden in de door de pijl of pijlen aangegeven richtingen, wanneer het verkeerslicht op rood of oranjegeel staat, op voorwaarde dat zij hierbij voorrang verlenen aan de andere weggebruikers die zich verplaatsen op de openbare weg of op de rijbaan.

Le signal B22 autorise les cyclistes et les conducteurs de speed pedelecs à franchir les signaux lumineux tricolores mentionnés à l'article 60 et à continuer dans la ou les directions indiquées par la ou les flèches lorsque ces signaux lumineux sont soit rouge soit jaune-orange, à condition qu'ils cèdent la priorité aux autres usagers circulant sur la voie publique ou la chaussée.

De richting van de pijl of pijlen mag worden aangepast in functie van de richting of richtingen waarin het rode of oranjegeel verkeerslicht mag worden voorbijgereden.

La direction de la flèche ou des flèches peut être adaptée afin de représenter la ou les directions dans lesquelles le feu rouge ou jaune-orange peut être franchi.

Art. 69. – Verbodsborden.

§ 1. De bestuurder moet de verbodsborden in acht nemen die zich aan de rechterkant van de openbare weg bevinden of erboven, conform artikel 66, § 3.

68.1

§ 2. De verbodsborden en de eindeverbodsborden worden hierna afgebeeld.

68.3

§ 3. Wanneer de silhouetten die aangeduid zijn op de verkeersborden C5, C6, C7, C8, C9, C11, C13, C15 en C19, op eenzelfde verkeersbord gegroepeerd worden, betekent dit dat het verbod geldt voor de weggebruikers waarnaar de respectievelijke silhouetten verwijzen.

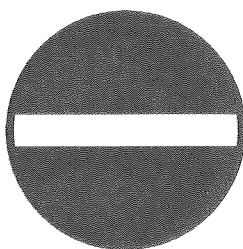
Art. 69. – Signaux d'interdiction.

§ 1^{er}. Le conducteur doit respecter les signaux d'interdiction qui se trouvent du côté droit de la voie publique ou au-dessus, conformément à l'article 66, § 3.

§ 2. Les signaux d'interdiction et de fin d'interdiction sont reproduits ci-après.

§ 3. Lorsque les silhouettes reproduites sur les signaux C5, C6, C7, C8, C9, C11, C13, C15 et C19, sont groupées sur un même signal, cela signifie que l'interdiction vaut pour les usagers auxquels les silhouettes respectives réfèrent.

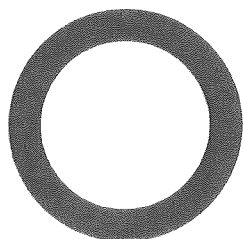
C1



Verboden richting voor ieder bestuurder.

Sens interdit pour tout conducteur.

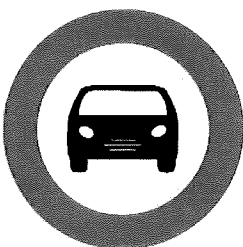
C3



Verboden toegang, in beide richtingen, voor ieder bestuurder.

Accès interdit, dans les deux sens, à tout conducteur.

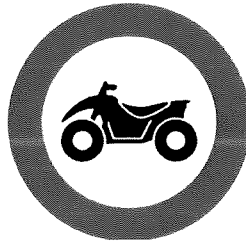
C5



Verboden toegang voor motorvoertuigen met meer dan twee wielen en voor motorfietsen met zijspan.

Accès interdit aux véhicules à moteur à plus de deux roues et aux motocyclettes avec side-car.

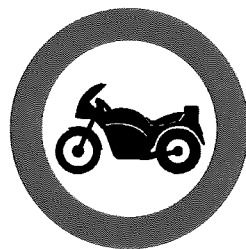
C6



Verboden toegang voor motorvoertuigen met vier wielen, geconstrueerd voor onverhard terrein, met een open carrosserie, een stuur als op een motorfiets en een zadel.

Accès interdit aux véhicules à moteur à quatre roues, construits pour terrain non praticable, avec une carrosserie ouverte, un guidon comme sur une motocyclette et une selle.

C7



Verboden toegang voor motorfietsen.

Accès interdit aux motocyclettes.

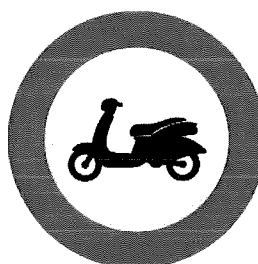
C8



Verboden toegang voor landbouwvoertuigen.

Accès interdit aux véhicules agricoles.

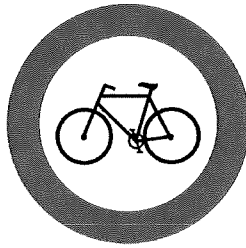
C9



Verboden toegang voor bromfietsen.

Accès interdit aux cyclomoteurs.

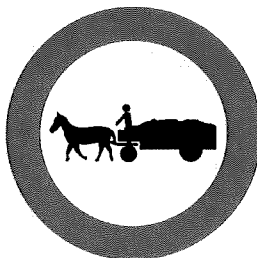
C11



Verboden toegang voor rijwielen.

Accès interdit aux cycles.

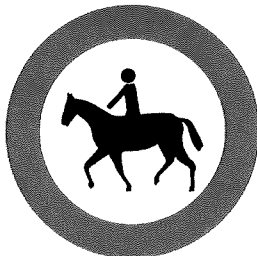
C13



Verboden toegang voor gespannen.

Accès interdit aux véhicules attelés.

C15



Verboden toegang voor ruiters.

Accès interdit aux cavaliers.

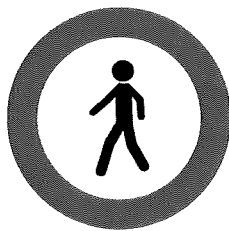
C17



Verboden toegang voor handkarren.

Accès interdit aux charrettes à bras.

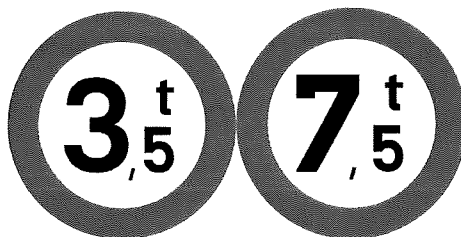
C19



Verboden toegang voor voetgangers.

Accès interdit aux piétons.

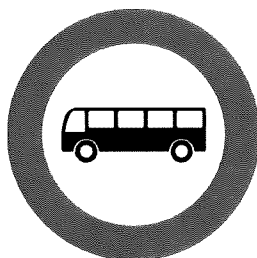
C21



Verboden toegang voor voertuigen of slepen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa.

Accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules dont la masse en charge dépasse la masse indiquée.

C22



Verboden toegang voor autobussen of autocars.

Accès interdit aux autobus ou autocars.

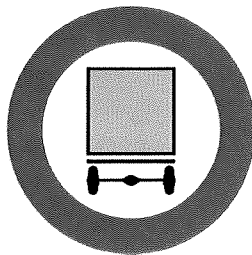
C23



Verboden toegang voor voertuigen of slepen bestemd voor het vervoer van zaken.

Accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules affectés au transport de choses.

C24a



Verboden toegang voor voertuigen of slepen die de gevaarlijke goederen, bepaald door de voor vervoer van gevaarlijke goederen bevoegde ministers, vervoeren.

Accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules transportant les marchandises dangereuses déterminées par les ministres compétents en matière de marchandises dangereuses.

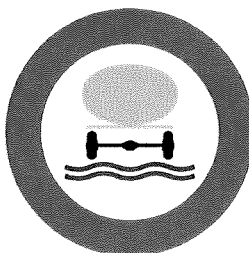
C24b



Verboden toegang voor voertuigen of slepen die de gevaarlijke ontvlambare of ontplofbare stoffen, bepaald door de voor vervoer van gevaarlijke goederen bevoegde ministers, vervoeren.

Accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules transportant les marchandises dangereuses inflammables ou explosives déterminées par les ministres compétents en matière de transport de marchandises dangereuses.

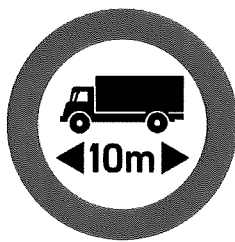
C24c



Verboden toegang voor voertuigen of slepen die de gevaarlijke waterverontreinigende stoffen, bepaald door de voor vervoer van gevaarlijke goederen bevoegde ministers, vervoeren.

Accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules transportant les marchandises dangereuses de nature à polluer les eaux, déterminées par les ministres compétents en matière de transport de marchandises dangereuses.

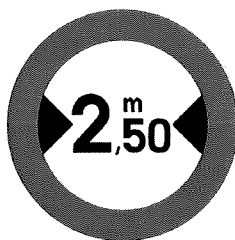
C25



Verboden toegang voor voertuigen of slepen waarvan de lengte, lading inbegrepen, groter is dan de aangeduide.

Accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules ayant, chargement compris, une longueur supérieure à celle indiquée.

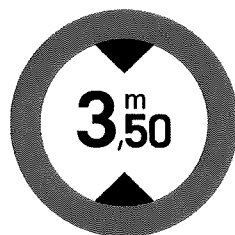
C27



Verboden toegang voor voertuigen of slepen waarvan de breedte, lading inbegrepen, groter is dan de aangeduide.

Accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules ayant, chargement compris, une largeur supérieure à celle indiquée.

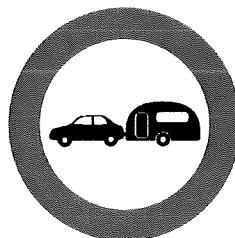
C29



Verboden toegang voor voertuigen of slepen waarvan de hoogte, lading inbegrepen, groter is dan de aangeduide.

Accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules ayant, chargement compris, une hauteur supérieure à celle indiquée.

C30



Verboden toegang voor voertuigen die een kampeeraanhangwagen trekken.

Accès interdit aux véhicules qui tirent une remorque de camping.

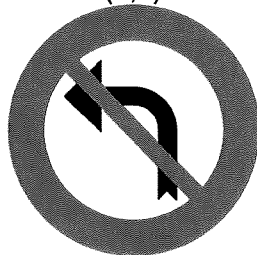
C31



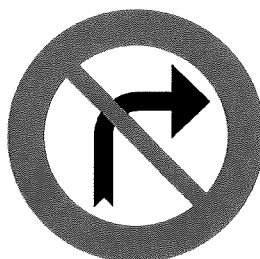
Verboden toegang voor kampeerwagens.

Accès interdit aux autocaravanes.

C32
(a,b)



a

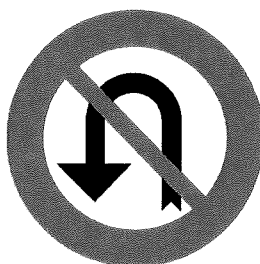


b

Verbod aan het volgend kruispunt af te slaan
in de richting door de pijl aangegeven.

Au prochain carrefour, interdiction de tourner
dans le sens indiqué par la flèche.

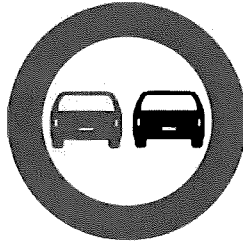
C33



Vanaf het verkeersbord tot en met het
volgend kruispunt, verbod te keren.

A partir du signal jusqu'au prochain carrefour
inclus, interdiction de faire demi-tour.

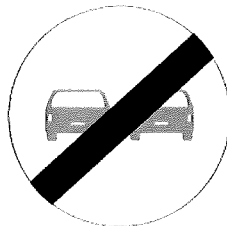
C35



Vanaf het verkeersbord tot en met het volgend kruispunt, verbod een voertuig met meer dan twee wielen, een motorfiets of een gespan links in te halen.

A partir du signal jusqu'au prochain carrefour inclus, interdiction de dépasser par la gauche un véhicule à plus de deux roues, une motocyclette ou un véhicule attelé.

C37



Einde van het verbod opgelegd door het verkeersbord C35.

Fin de l'interdiction prévue par le signal C35.

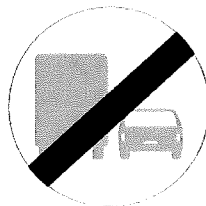
C39



Vanaf het verkeersbord tot en met het volgend kruispunt, verbod voor bestuurders van voertuigen of slepen bestemd voor het vervoer van zaken, met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton, een voertuig met meer dan twee wielen, een motorfiets of een gespan links in te halen.

A partir de signal jusqu'au prochain carrefour inclus, interdiction aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules affectés au transport de choses, dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes, de dépasser par la gauche un véhicule à plus de deux roues, une motocyclette ou un véhicule attelé.

C41



Einde van het verbod opgelegd door het verkeersbord C39.

Fin de l'interdiction prévue par le signal C39.

C43



Vanaf het verkeersbord tot en met het volgend kruispunt, verbod te rijden met een grotere snelheid dan deze die is aangeduid.

Het verbod vervalt evenwel vóór het volgende kruispunt, naargelang het geval:

1° op de plaats waar een verkeersbord C43 of een ander verkeersbord het begin van een andere snelheidsbeperking impliceert;

2° op de plaats waar een verkeersbord het einde van een bebouwde kom aanduidt.

De vermelding "km" op het verkeersbord is facultatief.

A partir du signal jusqu'au prochain carrefour inclus, interdiction de circuler à une vitesse supérieure à celle qui est indiquée.

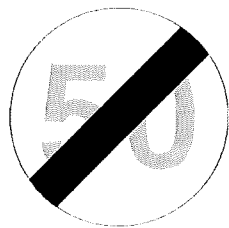
Toutefois, l'interdiction ne vaut plus avant le prochain carrefour, selon le cas :

1° à l'endroit où un signal C43 ou un autre signal implique une autre limitation de vitesse ;

2° à l'endroit où un signal indique la fin d'une agglomération.

La mention « km » sur le signal est facultative.

C45



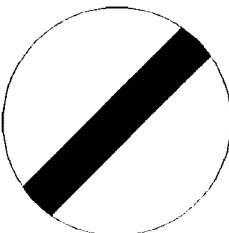
Einde van de snelheidsbeperking opgelegd door het verkeersbord C43.

De vermelding "km" op het verkeersbord is facultatief.

Fin de la limitation de vitesse prévue par le signal C43.

La mention « km » sur le signal est facultative.

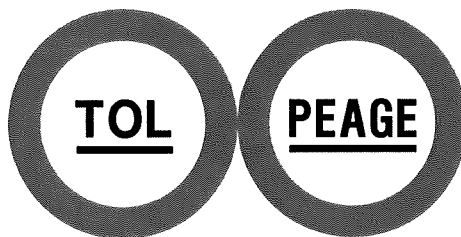
C46



Einde van alle plaatselijke verbodsbepalingen opgelegd aan de voertuigen in beweging.

Fin de toutes les interdictions locales imposées aux véhicules en mouvement.

C47



Verbod voorbij te rijden zonder te betalen.

Interdiction de passer sans payer.

C49



Een openbare weg waar omwille van de leefbaarheid, in het bijzonder de milieu- en gezondheidshinder door een slechte luchtkwaliteit, een selectief toelatingsbeleid voor motorvoertuigen wordt gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder.

Une voie publique dont l'accès aux véhicules à moteur fait l'objet d'une politique d'accès sélective justifiée par des motifs liés à la qualité de vie, en particulier à cause des nuisances provoquées par ces véhicules sur l'environnement et la santé par une mauvaise qualité de l'air.

Art. 70. – Gebodsborden.

§ 1. De bestuurder moet de gebodsborden die zichtbaar zijn in de gevolgde rijrichting in acht nemen.

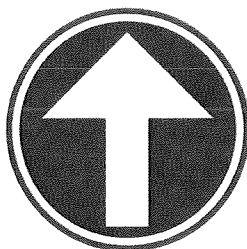
§ 2. De gebodsborden worden hierna 69.3 afgebeeld.

Art. 70. – Signaux d'obligation.

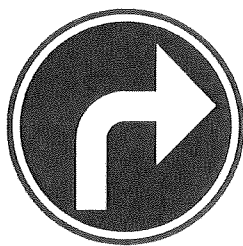
§ 1^{er}. Le conducteur doit respecter les signaux d'obligation visible dans le sens suivi.

§ 2. Les signaux d'obligation sont reproduits ci-après.

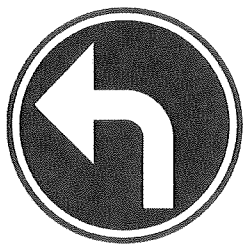
D1 (a,b,c)



a



b



c

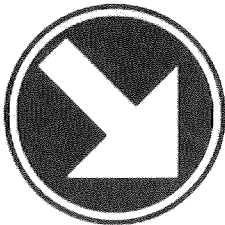
Verplichting om op het kruispunt de door de pijl aangeduide richting te volgen.

Obligation de suivre, au carrefour, la direction indiquée par la flèche.

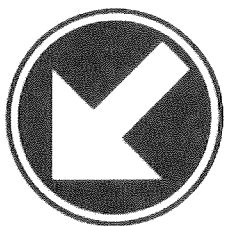
De plaatsgesteldheid bepaalt de stand van de pijl.

La disposition des lieux détermine la position de la flèche.

D1 (d,e)



d

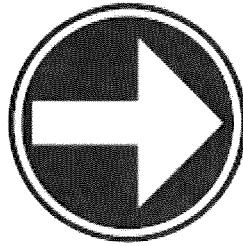


e

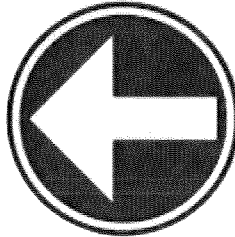
Verplichting de hindernis langs de door de pijl aangeduide richting voorbij te rijden.

Obligation de passer l'obstacle du côté indiqué par la flèche.

D1 (f,g)



f

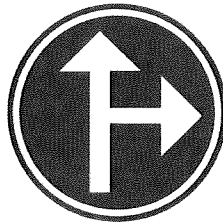


g

Verplichting de door de pijl aangeduide richting te volgen.

Obligation de suivre la direction indiquée par la flèche.

D3



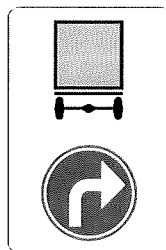
Verplichting één van de door de pijlen aangeduide richtingen te volgen.

Obligation de suivre une des directions indiquées par les flèches.

De plaatsgesteldheid bepaalt de stand van de pijlen.

La disposition des lieux détermine la position des flèches.

D4



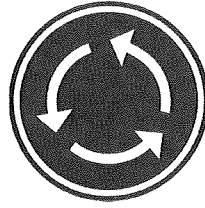
Verplichting voor voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren om de door de pijl aangeduide richting te volgen.

Obligation pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses de suivre la direction indiquée par la flèche.

De plaatsgesteldheid bepaalt de stand van de pijl.

La disposition des lieux détermine la position de la flèche.

D5



Rotonde. Verplicht rondgaand verkeer.

Rond-point. Sens giratoire obligatoire.

D7



Fietspad.

Piste cyclable.

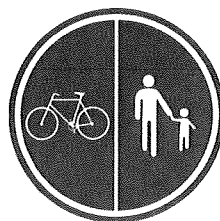
D8



Einde fietspad.

Fin de piste cyclable.

D9



Deel van de openbare weg verplicht voor voetgangers, fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A.

Partie de la voie publique obligatoire pour les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs classe A.

D10



Einde van het deel van de openbare weg verplicht voor voetgangers, fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A.

Fin de la partie de la voie publique obligatoire pour les piétons, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs classe A.

D11



Deel van de openbare weg verplicht voor voetgangers en fietsers.

Partie de la voie publique obligatoire pour les piétons et les cyclistes.

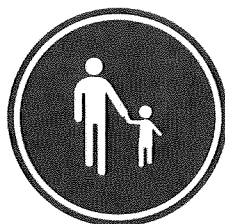
D12



Einde van het deel van de openbare weg verplicht voor voetgangers en fietsers.

Fin de la partie de la voie publique obligatoire pour les piétons et les cyclistes.

D13



Deel van de openbare weg verplicht voor voetgangers.

Partie de la voie publique obligatoire pour les piétons.

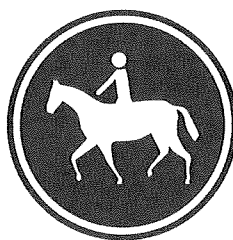
D14



Einde van het deel van de openbare weg verplicht voor voetgangers.

Fin de la partie de la voie publique obligatoire pour les piétons.

D15



Deel van de openbare weg verplicht voor ruiters.

Partie de la voie publique obligatoire pour les cavaliers.

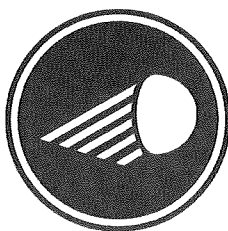
D16



Einde van het deel van de openbare weg verplicht voor ruiters.

Fin de la partie de la voie publique obligatoire pour les cavaliers.

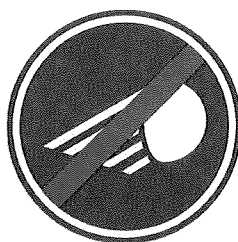
D17



Verplicht gebruik van de dimlichten.

Usage obligatoire des feux de croisement.

D18



Einde van het verplicht gebruik van de dimlichten, onverminderd artikel 35.

Fin de l'usage obligatoire des feux de croisement, sans préjudice de l'article 35.

Art. 71. – Verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren.

Art. 71. – Signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement.

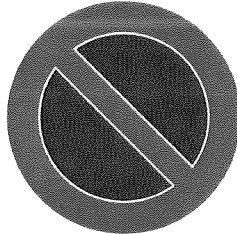
§ 1. De verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren worden hierna afgebeeld: 70.1

§ 1^{er}. Les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement sont reproduits ci-après :

1° Verkeersborden voor parkeer- en stilstaanverbod. 70.2.1, 1°

1° Signaux d'interdiction de stationnement et d'arrêt.

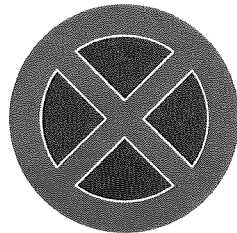
E1



Parkeerverbod.

Stationnement interdit.

E3



Stilstaan en parkeren verboden.

Arrêt et stationnement interdits.

De verkeersborden E1 en E3 gelden op de rijbaan en op de berm; 70.2.2.1°, al.2

Les signaux E1 et E3 ont effet sur la chaussée et sur l'accotement ;

2° Verkeersborden voor beurtelings parkeren. 70.2.1.2°

2° Signaux de stationnement alterné.

E5



Parkeerverbod vanaf de 1^e tot de 15^e van de maand.

Stationnement interdit du 1^{er} au 15 du mois.

E7



Parkeerverbod vanaf de 16^e tot het einde van de maand.

Stationnement interdit du 16 à la fin du mois.

Het veranderen van kant moet gebeuren op de laatste dag van elke periode tussen 19u30 u en 20 u.

70.2.1.2°,
a)

Le changement de côté doit se faire le dernier jour de chaque période, entre 19h30 et 20h.

Die verkeersborden gelden op de rijbaan;

70.2.2.1°,
al.3

Ces signaux ont effet sur la chaussée ;

3° Verkeersbord dat het parkeren toelaat of regelt.

70.2.1.3°

3° Signal autorisant ou réglementant le stationnement.

E9



Parkeren toegelaten.

Stationnement autorisé.

§ 2. De verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren gelden langs de kant van de openbare weg waar zij geplaatst zijn en vanaf het verkeersbord tot het volgende kruispunt.

70.2.2.1°,
al.1

§ 2. Les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement ont effet du côté de la voie publique où ils sont placés et à partir du signal jusqu'au prochain carrefour.

De verkeersborden van het type E9, die zijn aangebracht op plaatsen waar parkeerplaatsen of een parkeerstrook zijn aangeduid, gelden evenwel alleen voor die parkeerplaatsen of die parkeerstrook.

70.2.2.2°

Toutefois, les signaux du type E9 qui sont placés à un endroit où des emplacements de stationnement ou une bande de stationnement sont indiqués, ne valent que pour ces emplacements indiqués ou pour cette bande de stationnement.

Art. 72. – Aanwijzingsborden.

Art. 72. – Signaux d'indication.

§ 1. Op de bewegwijzering naar een autosnelweg en op de bewegwijzering op de autosnelweg zelf, wordt de naam van de

71.1, al.2

§ 1^{er}. Sur la signalisation de direction menant vers une autoroute et sur la signalisation de direction placée sur l'autoroute elle-même, le

buitenlandse bestemmingen vermeld in de taal van het land waar die bestemming zich bevindt.

nom des destinations étrangères est indiqué dans la langue du pays où se trouve cette destination.

Indien deze naam ingevolge de toepassing van de gecoördineerde wetten op het gebruik der talen in bestuurszaken niet reeds op deze signalisatie voorkomt, wordt hij in een ander lettertype en tussen haakjes, hetzij ernaast, hetzij eronder, aan de aangeduide bestemming toegevoegd.

71.1, al.3

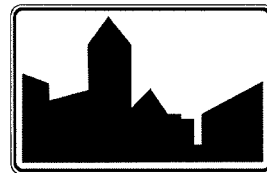
Si, en vertu de l'application des lois coordonnées sur l'emploi des langues en matière administrative, ce nom ne figure pas déjà sur cette signalisation, il est ajouté après ou en-dessous de la destination mentionnée, dans un autre caractère et entre parenthèses.

§ 2. De voornaamste aanwijzingsborden worden hierna afgebeeld. Andere rechthoekige aanwijzingsborden met een wit opschrift of symbool op blauwe achtergrond mogen in bijzondere gevallen gebruikt worden.

71.2

§ 2. Les principaux signaux sont reproduits ci-après. D'autres signaux d'indication, de forme rectangulaire et portant une inscription ou un symbole en blanc sur fond bleu, peuvent être utilisés dans des cas particuliers.

F1a



F1b



Begin van een bebouwde kom.

Commencement d'une agglomération.

De bestuurder moet deze verkeersborden in acht nemen wanneer die zich aan de rechterkant van de openbare weg bevinden.

Le conducteur doit respecter ces signaux lorsqu'ils se trouvent du côté droit de la voie publique.

Wanneer binnen een bebouwde kom een C43-bord een andere snelheid aanduidt, dan geldt na het volgende kruispunt opnieuw de maximumsnelheid die geldt binnen de bebouwde kom;

Lorsqu'à l'intérieur d'une agglomération le signal C43 indique une autre vitesse, la vitesse maximale qui vaut dans l'agglomération est de nouveau en vigueur après le carrefour suivant ;

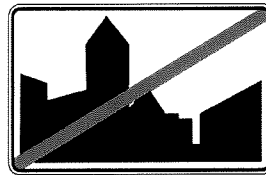
Wanneer er zich binnen een bebouwde kom een verkeersbord bevindt dat een andere snelheidsbeperking impliceert, geldt na het verkeersbord dat een einde maakt aan die snelheidsbeperking, opnieuw de

Lorsqu'il y a à l'intérieur d'une agglomération un signal impliquant une autre limitation de vitesse, la vitesse maximale qui vaut dans l'agglomération est de nouveau applicable

maximumsnelheid die geldt binnen de bebouwde kom.

après le signal indiquant la fin de cette limitation de vitesse.

F3a



F3b



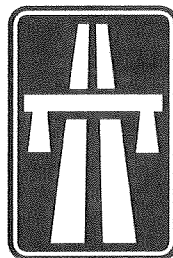
Einde van een bebouwde kom.

Fin d'une agglomération.

De bestuurder moet deze verkeersborden in acht nemen wanneer die zich aan de rechterkant van de openbare weg bevinden.

Le conducteur doit respecter ces signaux lorsqu'ils se trouvent du côté droit de la voie publique.

F5



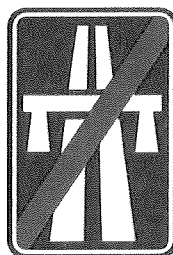
Autosnelweg.

Autoroute.

De bestuurder moet dit verkeersbord in acht nemen wanneer het zich rechts van de rijbaan bevindt.

Le conducteur doit respecter ce signal lorsqu'il se trouve du côté droit de la chaussée.

F7



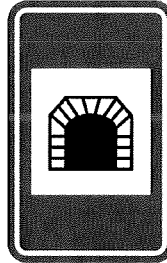
Einde van een autosnelweg.

Fin d'autoroute.

De bestuurder moet dit verkeersbord in acht nemen wanneer het zich rechts van de rijbaan bevindt.

Le conducteur doit respecter ce signal lorsqu'il se trouve du côté droit de la chaussée.

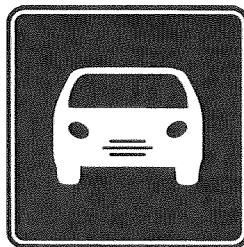
F8



Tunnel.

Tunnel.

F9



Autoweg.

Route pour automobiles.

De bestuurder moet dit verkeersbord in acht nemen wanneer het zich rechts van de rijbaan bevindt.

Le conducteur doit respecter ce signal lorsqu'il se trouve du côté droit de la chaussée.

F11



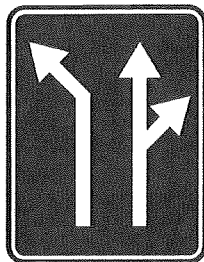
Einde van een autoweg.

Fin de route pour automobiles.

De bestuurder moet dit verkeersbord in acht nemen wanneer het zich rechts van de rijbaan bevindt.

Le conducteur doit respecter ce signal lorsqu'il se trouve du côté droit de la chaussée.

F13



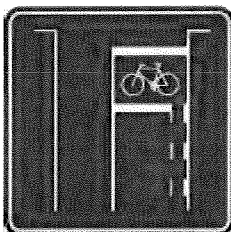
Verkeersbord dat de voorsorteringspijlen op de rijbaan aankondigt. Dit verkeersbord mag ook de rijstrookmarkeringen weergeven.

Signal annonçant des flèches de sélection sur la chaussée. Le signal peut aussi reprendre le marquage des bandes de circulation.

Dit verkeersbord kan de verschillende richtingen aanduiden.

Ce signal peut indiquer les différentes directions.

F14



Opstelvak voorbehouden voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen. Dit verkeersbord mag ook de pijlen van het verkeersbord F13 weergeven.

Zone avancée réservée pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues. Ce signal peut aussi reprendre les flèches du signal F13.

F15



Verkeersbord dat de keuze van een richting voorschrijft.

Signal prescrivant le choix d'une direction.

Neerwaarts of opwaarts gerichte pijlen hebben betrekking op doorgaande richtingen.

Les flèches avec pointe vers le bas ou vers le haut indiquent les directions continuant en ligne droite.

Schuine pijlen hebben betrekking op afslaande richtingen.

Les flèches obliques indiquent les directions sortantes.

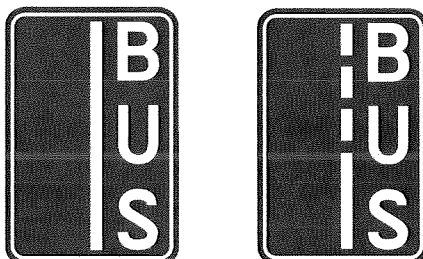
Het aantal pijlen vertegenwoordigt het aantal rijstroken.

Le nombre de flèches correspond au nombre de bandes de circulation.

De bestuurder moet afhankelijk van de richting die hij volgt, de aanwijzingen volgen.

Le conducteur doit se conformer aux indications en fonction de la direction qu'il suit.

F17



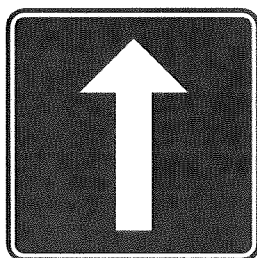
Bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer. Wanneer pijlen op het bord zijn aangebracht geven die de rijrichting aan op het betrokken weggedeelte.

Site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun. Lorsque des flèches sont apposées sur le signal, elles indiquent le sens de circulation sur la partie de la voie publique concernée.

Naargelang het geval is de streep op het bord doorlopend, onderbroken of beide.

Selon les cas, la ligne représentée sur le signal peut être, soit continue, soit discontinue, soit les deux.

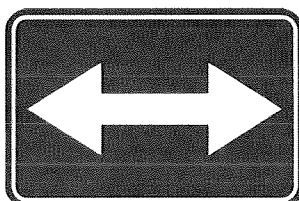
F19



Openbare weg met éénrichtingsverkeer.

Voie publique à sens unique.

F21



Rechts of links voorbijrijden toegelaten.

Passage autorisé à droite ou à gauche.

F23a



Nummer van een gewone weg.

Numéro d'une route ordinaire.

F23b



Nummer van een autosnelweg.

Numéro d'une autoroute.

F23c



Nummer van een internationale weg.

Numéro d'une route internationale.

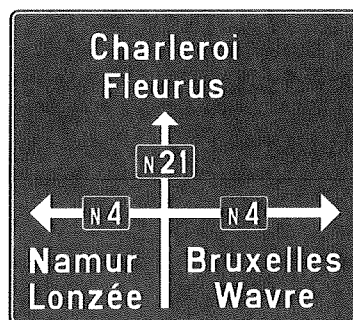
F23d



Nummer van een ring.

Numéro d'un ring.

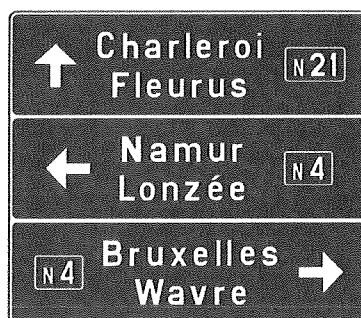
F25



Voorwegwijzer.

Signal de préavis.

F27



Voorwegwijzer.

Signal de préavis.

F29



Wegwijzer.

Signal de direction.

De afstand in km kan op de wegwijzer aangeduid zijn.

La distance en km peut être indiquée sur le signal.

F31



Wegwijzer.

Signal de direction.

Reisweg over een autosnelweg.

Itinéraire par autoroute.

De afstand in km kan op de wegwijzer aangeduid zijn.

La distance en km peut être indiquée sur le signal.

F33a



Bewegwijzeringsbord op afstand: luchthaven, universitair centrum, kliniek en ziekenhuis, beurs- of tentoonstellingshal, haven wijk, ring, bedrijf, industriepark en commercieel centrum.

Signal de direction à distance : aéroport, centre universitaire, clinique et hôpital, hall de foire ou d'exposition, port, quartier, ring, entreprise, zone industrielle et centre commercial.

De symbolen S.1 tot S.5 die op dit bord mogen worden aangebracht, worden weergegeven in bijlage 2.

Les symboles S.1 à S.5 qui peuvent être indiqués sur ce signal sont repris à l'annexe 2.

F33b



Bewegwijzeringsbord op afstand: vallei of waterloop van toeristische aard.

Signal de direction à distance : vallée ou cours d'eau touristique.

F33c



Bewegwijzeringsbord op afstand: sportcentrum, plaats met een toeristisch of ontspannend karakter, recreatie- of pretpark, cultureel park, monument, merkwaardig landschap, museum, schouwburg.

Signal de direction à distance : centre sportif, lieu à vocation touristique ou d'agrément, de loisirs ou d'attractions, parc culturel, monument, site remarquable, musée, théâtre.

De symbolen S.30 tot S.36 die op dit bord mogen worden aangebracht, worden weergegeven in bijlage 2.

Les symboles S.30 à S.36 qui peuvent être indiqués sur ce signal sont repris à l'annexe 2.

F34a



Bewegwijzeringsbord in de nabijheid van inrichtingen en etablissementen die openbaar zijn of van algemeen belang, bijvoorbeeld een luchthaven, een bibliotheek, een postkantoor.

Signal de direction à proximité des équipements et établissements publics ou d'intérêt général, par exemple un aéroport, un bibliothèque, un bureau de poste.

De symbolen weergegeven in bijlage 2 mogen op dit bord worden aangebracht.

Les symboles repris à l'annexe 2 peuvent être indiqués sur ce signal.

F34b.1



Wegwijzer: aanbevolen reisweg voor bepaalde categorieën van weggebruikers.

Signal de direction : itinéraire conseillé à des catégories déterminées d'usagers.

F34b.2



Wegwijzer: aanbevolen reisweg voor bepaalde categorieën van weggebruikers.

Signal de direction : itinéraire conseillé à des catégories déterminées d'usagers.

F34c.1



Wegwijzer: aanbevolen reisweg naar een toeristische bestemming voor bepaalde categorieën van weggebruikers.

Signal de direction : itinéraire conseillé à des catégories déterminées d'usagers vers une destination touristique.

Het verkeersbord mag worden aangevuld met het (de) symbool(olen) van de verkeersborden C11, C15 en C19.

Le signal peut être complété par le ou les symbole(s) figurant sur les signaux C11, C15 et C19.

F34c.2



Wegwijzer: aanbevolen reisweg naar een toeristische bestemming voor bepaalde categorieën van weggebruikers.

Signal de direction : itinéraire conseillé à des catégories déterminées d'usagers vers une destination touristique.

Het verkeersbord mag worden aangevuld met het (de) symbo(o)l(en) van de verkeersborden C11, C15 en C19.

Le signal peut être complété par le ou les symbole(s) figurant sur les signaux C11, C15 et C19.

F35



Wegwijzer: sportcentrum, plaats met een toeristische of ontspannend karakter, recreatie- of pretpark, cultureel park, monument, merkwaardig landschap, vereniging tot bevordering van het vreemdelingenverkeer.

Signal de direction : centre sportif, lieu à vocation touristique ou d'agrément, de loisirs ou d'attractions, parc culturel, monument, site remarquable, syndicat d'initiative.

Het verkeersbord mag aangevuld worden met het symbool van het verkeersbord F77 en met de symbolen van S.30 tot S.36 weergegeven in bijlage 2. De naam mag worden herhaald in endogene taal en in een kleiner lettertype en cursief onderaan het bord.

Le signal peut être complété par le symbole du signal F77 et par les symboles S.30 à S.36 repris à l'annexe 2. Le nom peut être répété dans le signal, en dessous de l'indication principale, en langue endogène et dans un caractère plus petit et en italique.

F37



Wegwijzer: jeugdherberg, overnachtingsgelegenheden, kampeer- en caravanterrein, restaurant en vakantieoord.

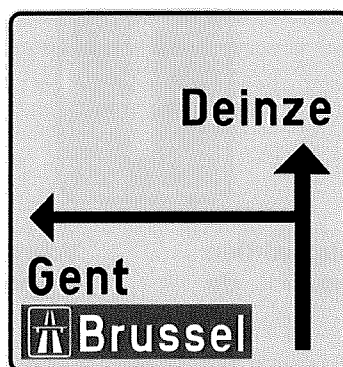
Signal de direction : auberge de jeunesse, lieux d'hébergement, terrain de camping et

de caravanning, restaurant et village de vacances.

Het verkeersbord mag aangevuld worden met de symbolen van de verkeersborden F65, F67, F71, F73 en F75.

Le signal peut être complété par les symboles figurant sur les signaux F65, F67, F71, F73 et F75.

F39



Voorwegwijzer die een omlegging aankondigt.

Signal de préavis annonçant une déviation.

F41



Wegwijzer.

Signal de direction.

Wegomlegging. "Omlegging" mag worden vervangen door de naam van de bestemming.

Itinéraire de déviation. « Déviation » peut être remplacé par le nom de la destination.

F43



Plaatsnaambord. De plaatsnaam mag worden herhaald in endogene taal en in een kleiner lettertype en cursief onderaan het bord.

Signal de localité. Le nom de la localité peut être répété dans le signal, en dessous de l'indication principale, en langue endogène et dans un caractère plus petit et en italique.

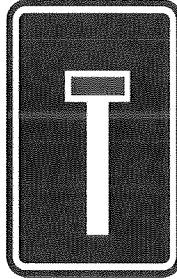
F44



Waterloop. De naam van de waterloop mag worden herhaald in endogene taal en in een kleiner lettertype en cursief onderaan het bord.

Cours d'eau. Le nom du cours d'eau peut être répété dans le signal, en dessous de l'indication principale, en langue endogène et dans un caractère plus petit et en italique.

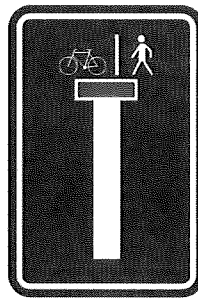
F45a



Doodlopende weg. Het symbool mag worden aangepast in functie van de plaatsgesteldheid.

Voie sans issue. Le symbole peut être adapté en fonction des lieux.

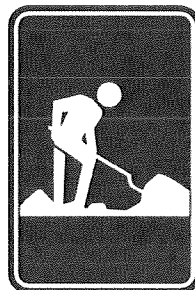
F45b



Doodlopende weg, uitgezonderd voor fietsers en voetgangers. Het symbool mag worden aangepast in functie van de plaatsgesteldheid.

Voie sans issue, à l'exception des cyclistes et des piétons. Le symbole peut être adapté en fonction des lieux.

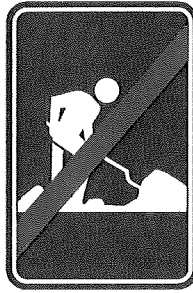
F46



Werken.

Travaux.

F47



Einde van de werken.

Fin des travaux.

F48



Oversteekplaats voor voetgangers.

Passage pour piétons.

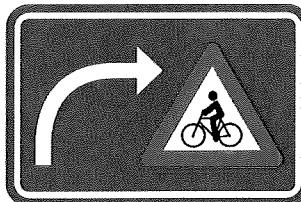
F49



Oversteekplaats voor fietsers en bestuurders
van tweewielige bromfietsen.

Passage pour cyclistes et conducteurs de
cyclomoteurs à deux roues.

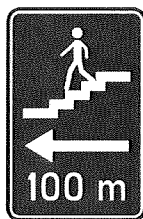
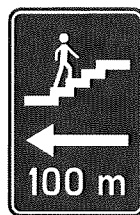
F50



Verkeersbord dat de bestuurders die van
richting veranderen, wijst op een gevaar. Het
symbool op het gevaarsbord mag worden
aangepast in functie van de
plaatsgesteldheid.

Signal indiquant un danger aux conducteurs
qui changent de direction. Le symbole du
signal de danger peut être adapté en fonction
des lieux.

F51



Ondergrondse of bovengrondse
oversteekplaats voor voetgangers.

Passage souterrain ou supérieur pour
piétons.

F52 (a,b)



a

Aankondiging van een nooduitgang.

Indication d'une issue de secours.



b

Vluchtroute: aankondiging van de
dichtstbijzijnde nooduitgang, in de
aangeduide richting.

Voie d'évacuation : indication de l'issue de
secours la plus proche dans la direction
indiquée.

De afstand in meter is aangeduid op het
verkeersbord.

La distance en mètres est indiquée sur le
signal.

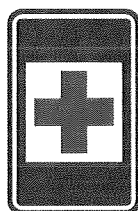
F53



Ziekenhuis.

Hôpital.

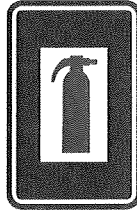
F55



Hulppost.

Poste de secours.

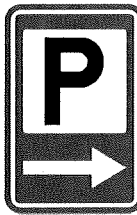
F56



Brandblusapparaat.

Extincteur.

F59



Aankondiging van een parking.

Annonce d'un parking.

F60



Aankondiging van een overdekte parking.

Annonce d'un parking couvert.

F61



Telefoon.

Téléphone.

F62



Noodtelefoon.

Téléphone d'appel d'urgence.

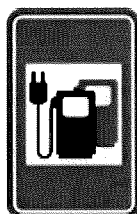
F63a



Tankstation. Het type brandstof mag worden vermeld op het verkeersbord of op een onderbord.

Distribution de carburant. Le type du carburant peut être mentionné sur le signal routier ou sur un panneau additionnel.

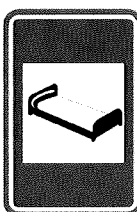
F63b



Plaats waar de batterij van elektrische voertuigen kan worden opgeladen.

Endroit où la batterie des véhicules électriques peut être chargée.

F65



Hotel of motel.

Hôtel ou motel.

F67



Restaurant.

Restaurant.

F69



Drankgelegenheid.

Cafétéria.

F71



Kampeerterein.

Terrain de camping.

F73



Kampeeraanhangwagenterrein.

Terrain de caravaning.

F74



Kampeerwagenterrein.

Terrain pour autocaravane.

F75



Jeugdherberg.

Auberge de jeunesse.

F76



Picknickplaats.

Emplacement pour pique-nique.

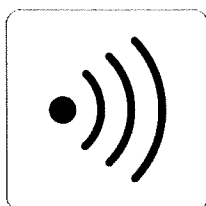
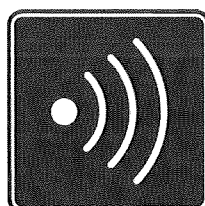
F77



Trefpunt voor toeristische informatie.

Point d'information touristique.

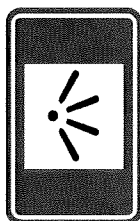
F78



Radar.

Radar.

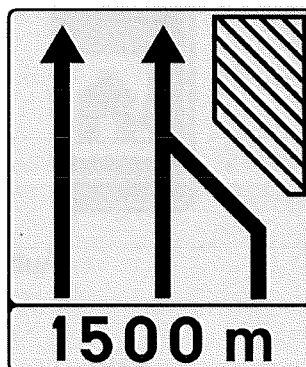
F79



Uitzicht.

Point de vue.

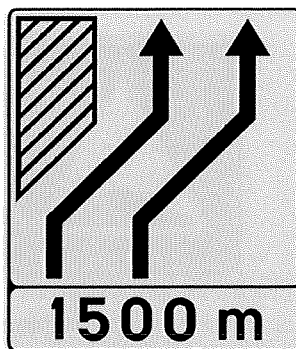
F80



Tijdelijke aanwijzingen bij werken.
Voorwegwijzer die de vermindering van het
aantal rijstroken aankondigt.

Indications temporaires à l'occasion de
travaux. Signal de préavis annonçant la
réduction du nombre de bandes de
circulation.

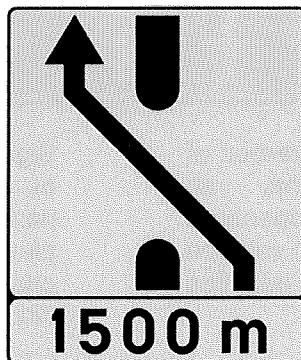
F81



Tijdelijke aanwijzingen bij werken.
Voorwegwijzer die een uitwijking aankondigt.

Indications temporaires à l'occasion de travaux. Signal de préavis annonçant un évitement.

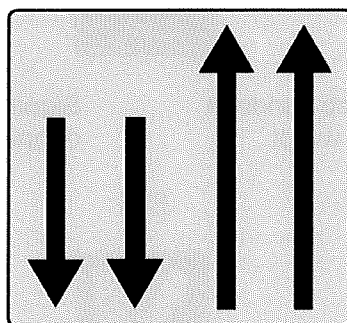
F83



Tijdelijke aanwijzingen bij werken.
Voorwegwijzer die een doorsteek van de middenberm aankondigt.

Indications temporaires à l'occasion de travaux. Signal de préavis annonçant une traversée du terre-plein central.

F85



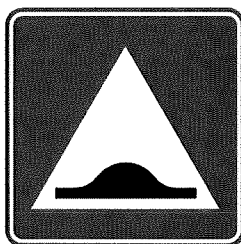
Tijdelijke aanwijzingen bij werken. Verkeer toegelaten in beide richtingen op een deel van de rijbaan met éénrichtingsverkeer.

Indications temporaires à l'occasion de travaux. Circulation admise dans les deux sens sur une section de chaussée à sens unique.

Voor de borden F80, F81, F83 en F85 stemt het aantal pijlen overeen met het werkelijk aantal rijstroken. Het symbool stemt overeen met de plaatsgesteldheid.

Pour les signaux F80, F81, F83 et F85, le nombre de flèches correspond au nombre réel de bandes de circulation. Le symbole correspond à la disposition des lieux.

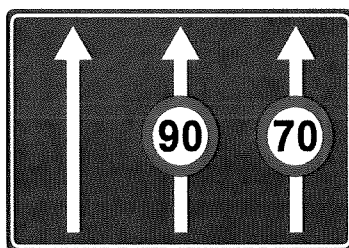
F87



Verhoogde inrichting.

Dispositif surélevé.

F91



Verkeersbord dat een gevaar, een verbod of een gebod aanduidt die slechts van toepassing is op een deel van de openbare weg of op één of meerdere rijstroken van een rijbaan die meerdere rijstroken in dezelfde richting omvat.

Signal indiquant un danger, une interdiction ou une obligation qui ne s'applique qu'à une partie de la voie publique ou à une ou plusieurs bandes de circulation d'une chaussée comportant plusieurs bandes de circulation dans le même sens.

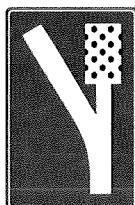
F93



Verkeersbord dat een radio-omroep aanduidt waar verkeersinformatie gegeven wordt.

Signal indiquant une station de radiodiffusion donnant des informations routières.

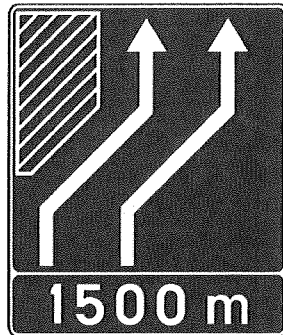
F95



Noodstopstrook.

Piste de détresse.

F96



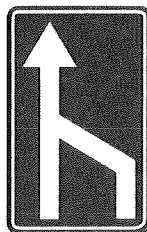
Voorwegwijzer die een uitwijking aankondigt.

Het aantal pijlen stemt overeen met het werkelijk aantal rijstroken. Het symbool stemt overeen met de plaatsgesteldheid.

Signal de préavis annonçant un évitement.

Le nombre de flèches correspond au nombre réel de bandes de circulation. Le symbole correspond à la disposition des lieux.

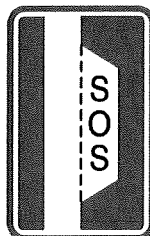
F97



Verkeersbord dat een versmalling aanduidt die de omvang van een rijstrook heeft.

Signal indiquant un rétrécissement ayant l'importance d'une bande de circulation.

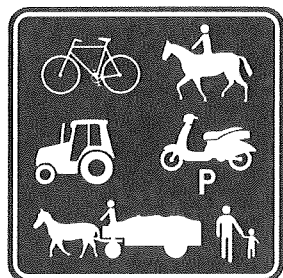
F98



Vluchthaven.

Refuge.

F99



Weg of deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van de aangeduide weggebruikers. Het

Chemin ou partie de la voie publique réservée à la circulation des usagers indiqués. Le signal peut être adapté en fonction de la ou

verkeersbord mag aangepast worden
volgens de categorieën van weggebruikers.

des catégories d'usagers admises à y
circuler.

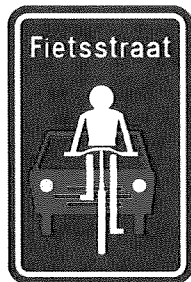
F101



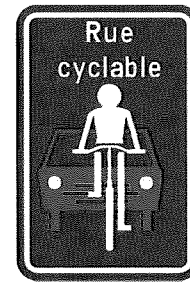
Einde van weg of van het deel van de
openbare weg voorbehouden voor het
verkeer van de aangeduide weggebruikers.

Fin d'un chemin ou de la partie de la voie
publique réservée pour la circulation des
usagers indiqués.

F111



Begin van een fietsstraat.

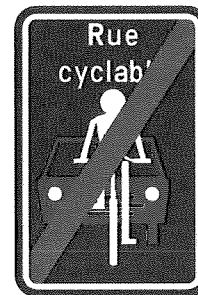


Début d'une rue cyclable.

F113



Einde van een fietsstraat.



Fin d'une rue cyclable.

F114



Aanbevolen snelheid.

Vitesse conseillée.

De vermelding "km" op het verkeersbord is facultatief.

La mention « km » sur le signal est facultative.

F115



Einde aanbevolen snelheid.

Fin de la vitesse conseillée.

De vermelding "km" op het verkeersbord is facultatief.

La mention « km » sur le signal est facultative.

Art. 73. – Verkeersborden met zonale geldigheid.

§ 1. Aan de verbodsborden, de borden betreffende het stilstaan en parkeren en de aanwijzingsborden F99, F101, F111 en F113 kan de zonale geldigheid worden gegeven.

65.5.1,
al.1

De bestuurder moet deze verkeersborden in acht nemen wanneer ze zich aan de rechterkant van de openbare weg bevinden.

65.5.4, al.
1

§ 2. De reglementering geldt in gans de aldus afgebakende zone behalve, voor wat het parkeren betreft, op plaatsen waar door middel van verkeerstekens een andere parkeerregeling is voorzien.

65.5.6

De betekenis van het verkeersbord waaraan een zonale geldigheid wordt gegeven, blijft ongewijzigd.

65.5.1,
al.2

Art. 73. – Signaux à validité zonale.

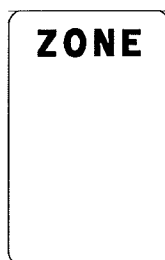
§ 1^{er}. La validité zonale peut être conférée aux signaux d'interdiction, aux signaux relatifs à l'arrêt et le stationnement et aux signaux d'indication F99, F101, F111 en F113.

Le conducteur doit respecter ces signaux lorsqu'ils se trouvent du côté droit de la voie publique.

§ 2. La réglementation a effet dans toute la zone ainsi délimitée, sauf en ce qui concerne le stationnement aux emplacements où une autre réglementation de stationnement est prévue par de la signalisation routière.

La signification du signal auquel une validité zonale est donnée, reste inchangée.

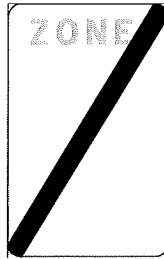
Z1



Begin van een zone.

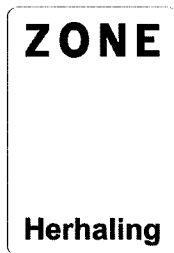
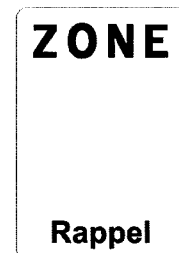
Début d'une zone.

Z3



Einde van een zone.

Fin d'une zone.



Herhaling van een zonale reglementering.

65.5.8

Rappel d'une réglementation zonale.

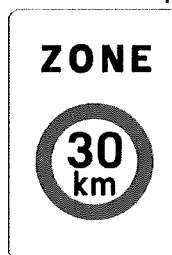
§ 3. Voorbeelden van borden met zonale geldigheid:

65.5.3

§ 3. Exemples de signaux à validité zonale :

1° Snelheidszone.

1° Zone de vitesse.



Gevolgen van de verkeersborden in de snelheidszones.

Effets de la signalisation dans les zones de vitesse.

Wanneer binnen de zone het bord C43 een lagere snelheid aangeeft, dan geldt vanaf het volgende kruispunt opnieuw de zonale snelheid.

65.5.10,
al.4

Lorsqu'à l'intérieur de la zone, le signal C43 indique une autre vitesse inférieure, la vitesse de la zone est de nouveau en vigueur à partir du carrefour suivant.

Wanneer er zich binnen de zone een verkeersbord bevindt dat een andere snelheidsbeperking impliceert, geldt na het verkeersbord dat een einde maakt aan die snelheidsbeperking, opnieuw de maximumsnelheid die geldt binnen de zone.

65.5.10,
al.6

Lorsqu'il y a à l'intérieur d'une zone un signal impliquant une autre limitation de vitesse, la vitesse maximale qui vaut dans la zone est de nouveau applicable après le signal indiquant la fin de cette limitation de vitesse.

Wanneer binnen de zone een bebouwde kom wordt afgebakend, beëindigt het bord dat het begin van de bebouwde kom aangeeft de snelheidszone.

65.10,
al.7

Lorsqu'à l'intérieur de la zone, une agglomération est délimitée, le signal indiquant le début de l'agglomération met fin à la zone de vitesse.

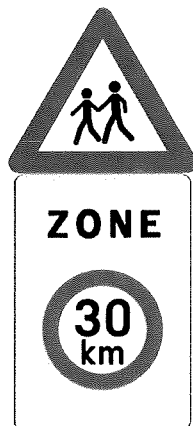
Wanneer binnen de zone een andere snelheidszone wordt afgebakend, dan beëindigt het bord dat het begin van deze nieuwe zone aanduidt, de vorige;

65.10,
al.8

Lorsqu'à l'intérieur de la zone, une autre zone de vitesse est délimitée, le signal indiquant cette nouvelle zone met fin à la précédente ;

2° Schoolomgeving.

2° Abord d'école.

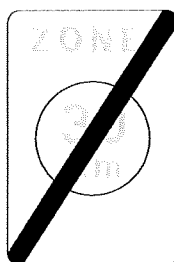


Begin van een schoolomgeving.

Début d'un abord d'école.

Het bord A23 geldt in de ganse zone.

Le signal A23 a effet dans toute la zone.



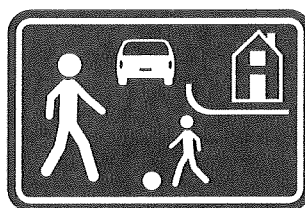
Einde van een schoolomgeving;

Fin d'un abord d'école ;

3° Erf.

3° Zone de rencontre.

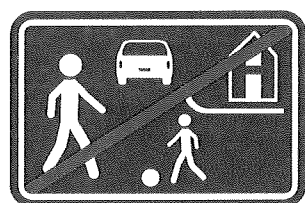
Z5



Begin van een erf.

Début d'une zone de rencontre.

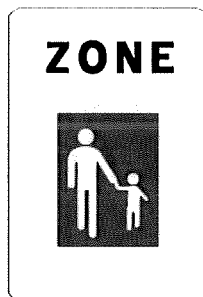
Z7



Einde van een erf;
4° Voetgangerszone.

Fin d'une zone de rencontre ;
4° Zone piétonne.

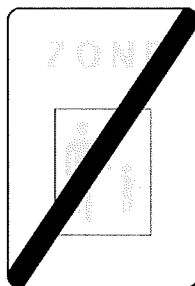
Z9



Begin van een voetgangerszone.

Commencement d'une zone piétonne.

Z11



Einde van een voetgangerszone;

Fin d'une zone piétonne ;

5° Luchthavengebied.

nv 5° Zone aéroportuaire.

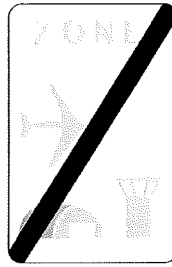
Z12



Begin van een luchthavengebied.

Début d'une zone aéroportuaire.

Z13



Einde van het luchthavengebied.

Fin de la zone aéroportuaire.

Art. 74. – Onderborden.

§ 1. Algemene regel.

De betekenis van een verkeersbord kan nader bepaald of beperkt worden door een opschrift of een symbool, bedoeld in bijlage 1, op een vierkant of rechthoekig onderbord of op het bord zelf. 65.2, al. 1

De onderborden hebben zwarte opschriften of symbolen op een witte achtergrond. 65.2, al. 1 en/et 2

§ 2. Onderborden betreffende de afstand.

Art. 74. – Panneaux additionnels.

§ 1^{er}. Règle générale.

La signification d'un signal routier peut être précisée ou limitée par une inscription ou un symbole, visés à l'annexe 1, apposé sur un panneau additionnel carré ou rectangulaire ou sur le signal même.

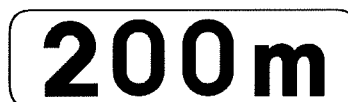
Les panneaux additionnels ont des inscriptions ou symboles noirs sur fond blanc.

§ 2. Panneaux additionnels concernant la distance.

M1

Voorbeeld:

Exemple:



Onderbord dat bij benadering de afstand aanduidt tot hetzelfde verkeersbord als dat waaronder het is geplaatst. 66.2, al. 2

Panneau additionnel indiquant la distance approximative jusqu'à un signal identique à celui sous lequel il est placé.

M3

Voorbeeld:

Exemple :



Onderbord dat enkel mag worden aangebracht bij het verkeersbord B1, en dat het verkeersbord B5 aankondigt op de bij benadering aangeduide afstand. 67.3

Panneau additionnel qui ne peut compléter que le signal B1 et qui annonce le signal B5 à la distance approximativement indiquée.

M5

Voorbeeld:

Exemple :



Onderbord dat de afstand aangeeft waarover het verkeersbord van toepassing is. Dit mag enkel worden aangebracht bij de gevaarsborden en het aanwijzingsbord F8.

66.3

Panneau additionnel indiquant la distance sur laquelle le signal routier est applicable. Celui-ci ne peut compléter que les signaux de danger et le signal d'indication F8.

§ 3. Onderborden die het toepassingsgebied van de verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren bepalen.

70.2.2.1°

§ 3. Panneaux additionnels qui déterminent le champ d'application des signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement.



Naar boven gerichte pijl: begin van de reglementering.

Flèche orientée vers le haut : début de la réglementation.



Naar beneden gerichte pijl: einde van de reglementering. Het einde van de reglementering wordt evenwel niet aangeduid wanneer het samenvalt met een kruispunt of met het begin van een andere reglementering van het stilstaan of het parkeren.

Flèche orientée vers le bas : fin de la réglementation. La fin de la réglementation n'est cependant pas signalée lorsqu'elle coïncide avec un carrefour ou avec le début d'une autre réglementation de l'arrêt ou du stationnement.

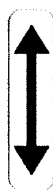
Voorbeeld:

Exemple :



Naar boven gerichte pijl met vermelding van een afstand: begin van de reglementering en de afstand waarover deze geldt.

Flèche orientée vers le haut avec mention de la distance : début de la réglementation et de la distance sur laquelle elle est applicable.



Verticale dubbele pijl: herhaling van de reglementering.

Flèche verticale double : rappel de la réglementation.



Horizontale dubbele pijl: begin of herhaling van de reglementering.

Flèche horizontale double : début ou rappel de la réglementation.

Het aantal betrokken parkeerplaatsen mag op de pijl worden aangeduid.

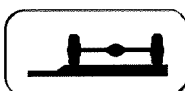
Le nombre de places concernées peut être indiqué sur la flèche.



Naar links of rechts gerichte pijl: begin of einde van de reglementering. Het einde van de reglementering wordt evenwel niet aangeduid wanneer het samenvalt met het begin van een andere reglementering van het stilstaan of het parkeren.

Flèche orientée vers la gauche ou vers la droite : début ou fin de la réglementation. La fin de la réglementation n'est cependant pas signalée lorsqu'elle coïncide avec le début d'une autre réglementation de l'arrêt ou du stationnement.

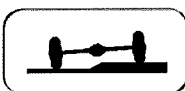
M7



Op de berm of het trottoir.

Sur l'accotement ou le trottoir.

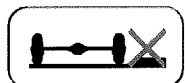
M9



Deels op de berm of op het trottoir.

En partie sur l'accotement ou le trottoir.

M11



Op de rijbaan.

Sur la chaussée.

§ 4. Onderborden betreffende het betalend parkeren en het beperken van de parkeertijd.

§ 4. Panneaux additionnels concernant le stationnement payant et le stationnement à durée limitée.

M13



Betalend parkeren.

Stationnement payant.

M15



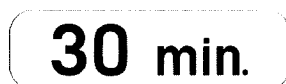
Verplicht gebruik van de parkeerschijf 70.2.1.3°,
overeenkomstig de regels van artikel 31. b)

Usage du disque obligatoire conformément
aux dispositions de l'article 31.

M19

Voorbeeld:

Exemple :



Periode waarin het verbod of de toelating van
toepassing is.

Période pendant laquelle l'autorisation ou
l'interdiction est d'application.

M21

Voorbeeld:

Exemple :



Periode waarin het stilstaan is toegelaten.

Période pendant laquelle l'arrêt est autorisé.

M23

Voorbeeld:

Exemple :



Periode waarin het verbod of de toelating niet
van toepassing is.

Période pendant laquelle l'interdiction ou
l'autorisation n'est pas d'application.

§ 5. Onderborden die het toepassingsgebied
van het bord waaronder ze zijn geplaatst,
beperken tot de categorieën van
weggebruikers, voertuigen of het
verkeersgedrag zoals op het onderbord
aangeduid.

§ 5. Panneaux additionnels limitant le champ
d'application du signal sous lequel ils sont
placés aux catégories d'usagers, de
véhicules ou au comportement routier dont le
panneau additionnel fait mention.

Deze mogen enkel worden aangebracht bij de verbods-, gebods- en verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren.

Ook andere dan de in bijlage 1 vermelde categorieën van weggebruikers, voertuigen of het verkeersgedrag mogen op het onderbord worden aangeduid, op voorwaarde dat ze duidelijk identificeerbaar zijn.

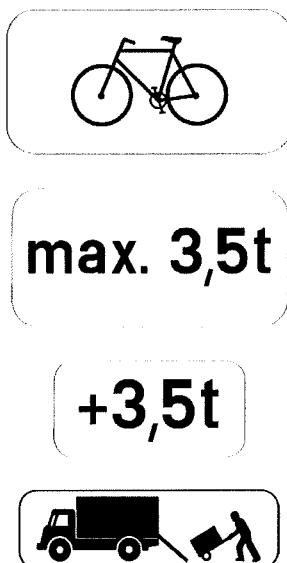
Ceux-ci ne peuvent compléter que les signaux d'interdiction, d'obligation et les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement.

D'autres catégories d'usagers, de véhicules ou de comportements routiers que ceux mentionnés à l'annexe 1 peuvent aussi être indiqués sur le panneau additionnel à condition d'être clairement identifiables.

M25

Voorbeelden:

Exemples :



§ 6. Onderborden die uitzonderingen voorzien op het toepassingsgebied van de verkeersborden waaronder ze geplaatst zijn, voor de categorieën van weggebruikers, voertuigen of voor het verkeersgedrag zoals op het onderbord aangeduid.

Deze mogen enkel worden aangebracht bij de verbods-, gebods- en verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren.

Ook andere dan de in bijlage 1 vermelde categorieën van weggebruikers, voertuigen of het verkeersgedrag mogen op het onderbord worden aangeduid, op voorwaarde dat ze duidelijk identificeerbaar zijn.

§ 6. Panneaux additionnels prévoyant des exceptions au champ d'application du signal sous lequel ils sont placés, pour les catégories d'usagers, de véhicules ou les comportements routiers dont le panneau additionnel fait mention.

Ceux-ci ne peuvent compléter que les signaux d'interdiction, d'obligation et les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement.

D'autres catégories d'usagers, de véhicules ou de comportements routiers que ceux mentionnés à l'annexe 1 peuvent aussi être indiqués sur le panneau additionnel à condition d'être clairement identifiables.

M27

Voorbeelden:

Exemples :



UITGEZONDERD



**UITGEZONDERD PLAATSELIJK
VERKEER**

§ 7. Onderborden die het toepassingsgebied van de verkeersborden waaronder ze zijn geplaatst, beperken in de tijd.

Voorbeeld:

7 - 19u

Deze mogen enkel worden aangebracht bij de verbodsborden en verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren.

§ 8. Onderborden die het toepassingsgebied van de verkeersborden waaronder ze zijn geplaatst, beperken tot bepaalde weersomstandigheden of staat van de openbare weg.

EXCEPTE



**EXCEPTE CIRCULATION
LOCALE**

§ 7. Panneaux additionnels prévoyant des exceptions au champ d'application dans le temps du signal sous lequel ils sont placés.

Exemple :

7 - 19h

Ceux-ci ne peuvent compléter que les signaux d'interdiction et les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement.

§ 8. Panneaux additionnels prévoyant des exceptions au champ d'application du signal sous lequel ils sont placés en fonction de certaines conditions météorologiques ou de la disposition des lieux.

M31



Sneeuw of ijzel.

§ 9. Onderborden die aanduiden dat fietsers of tweewielige bromfietsen in twee richtingen zijn toegelaten. 65.2, al.2

Neige ou verglas.

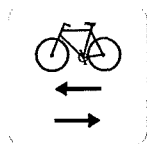
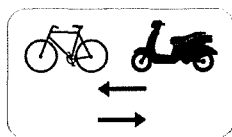
§ 9. Panneaux additionnels indiquant que la circulation de cyclistes ou des cyclomoteurs à deux roues est autorisée dans les deux sens.

M33

Voorbeelden:

Exemples :





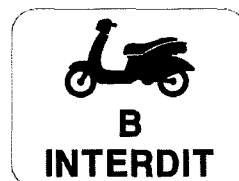
§ 10. Onderborden die bromfietzers verplichten of verbieden op het fietspad te rijden. 65.2, al.2

§ 10. Panneaux additionnels imposant ou interdisant aux conducteurs de cyclomoteurs d'utiliser la piste cyclable.

M35

Voorbeelden:

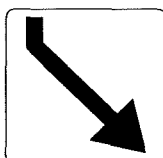
Exemples :



§ 11. Onderbord dat het toepassingsgebied van het bord waaronder het is geplaatst, beperkt tot de uitrit van een rijbaan die in rijstroken is verdeeld. 65.6

§ 11. Panneau additionnel limitant le champ d'application du signal sous lequel il est placé, à la sortie d'une chaussée divisée en bandes de circulation.

M37



Uitrit rechts van een rijbaan die in rijstroken is verdeeld.

Une sortie située à droite d'une chaussée divisée en bandes de circulation.



Uitrit links van een rijbaan die in rijstroken is verdeeld.

Une sortie située à gauche d'une chaussée divisée en bandes de circulation.

Deze mogen enkel worden aangebracht bij de verbodsborden.

Ceux-ci ne peuvent compléter que les signaux d'interdiction.

§ 12. Onderbord betreffende de voorrang.

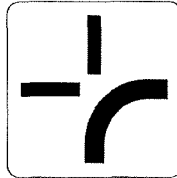
67.2

§ 12. Panneau additionnel concernant la priorité.

M39

Voorbeeld:

Exemple :



Tracé van de weg waarop de bestuurders aan het volgend kruispunt voorrang hebben.

Tracé de la voie sur laquelle les conducteurs ont priorité au carrefour suivant.

Het voorrangstraject aangeduid op het onderbord wordt aangepast in functie van de plaatsgesteldheid.

Le trajet prioritaire indiqué sur le panneau additionnel est adapté en fonction de la disposition des lieux.

§ 13. Andere onderborden.

§ 13. Autres panneaux additionnels.

M41

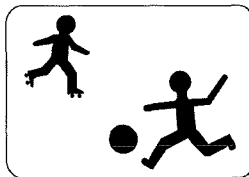
HERHALING

RAPPEL

Herhaling van het bord waaronder het is geplaatst.

Rappel du signal sous lequel il est placé.

M43



Speelstraat.

Rue réservée au jeu.

Dit onderbord mag enkel worden aangebracht bij het C3 bord.

Ce panneau additionnel ne peut compléter que le signal C3.

M44

Schoolstraat

Rue scolaire

Schoolstraat.

Rue scolaire.

Dit onderbord mag enkel worden
aangebracht bij het C3 bord.

Ce panneau additionnel ne peut compléter
que le signal C3.

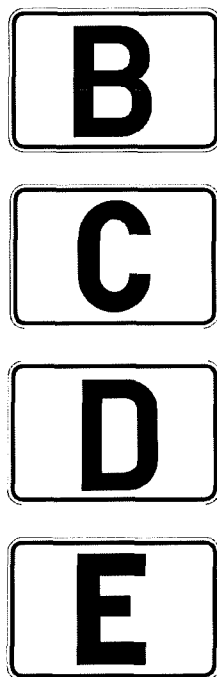
M45



Een onderbord met volgende symbolen duidt
aan dat de vluchthaven uitgerust is met een
noodtelefoon en een brandblusser.

Un panneau additionnel sur lequel sont
reproduits les symboles ci-dessus indique
que le garage est doté d'un téléphone d'appel
d'urgence et d'un extincteur.

M47



Een onderbord met vermelding van de letter
B, C, D of E duidt aan dat het verbod geldt
voor alle voertuigen die gevaarlijke goederen
vervoeren waarvoor de toegang tot
wegtunnels van respectievelijk categorie B,
C, D of E verboden is, zoals deze categorieën
voorzien zijn in artikel 1.9.5.2 van bijlage A
van het Europees verdrag betreffende het
internationaal vervoer van gevaarlijke
goederen over de weg (ADR), ondertekend te
Genève op 30 september 1957.

65.2
en/et
69.3

Un panneau additionnel portant la lettre B, C,
D ou E indique que l'interdiction est
applicable aux véhicules transportant des
marchandises dangereuses dont l'accès est
interdit respectivement dans les tunnels de
catégorie B, C, D ou E, telles que ces
catégories sont prévues par l'article 1.9.5.2
de l'annexe A de l'accord européen relatif au
transport international de marchandises
dangereuses par route (ADR) fait à Genève
le 30 septembre 1957.

M47

Voorbeeld:

KB advies gewesten – 19-11-18

Exemple :

Cointe

Dit onderbord dat de naam van de tunnel aanduidt mag enkel worden aangebracht bij het F8 bord.

Ce panneau additionnel avec le nom du tunnel ne peut compléter que le signal F8.

Hoofdstuk 3. – Wegmarkeringen.

Chapitre 3. – Marques routières.

Art. 75. – Overlangse markeringen die de rand van de rijbaan aanduiden.

Art. 75. – Marques longitudinales indiquant le bord de la chaussée.

§ 1. Werkelijke rand:

§ 1^{er}. Bord réel :

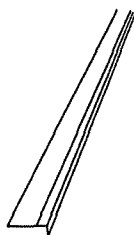
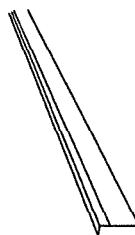
1° Een witte doorlopende streep op de werkelijke rand van de rijbaan, op een voetpadrand of op de boordsteen van een verhoogde berm om deze beter zichtbaar te maken.

75.1.1°

1° Une ligne continue de couleur blanche tracée sur le bord réel de la chaussée, la bordure d'un trottoir ou d'un accotement en saillie pour les rendre plus apparents.

Voorbeeld:

Exemple :



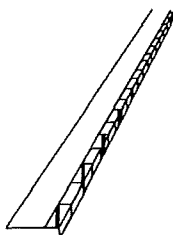
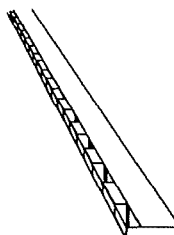
2° Een gele doorlopende of onderbroken streep op de werkelijke rand van de rijbaan, op een voetpadrand of op de boordsteen van een verhoogde berm. Het parkeren op de rijbaan is verboden langs die strepen. Het stilstaan op de rijbaan is eveneens verboden langs de doorlopende streep.

75.1.2°
en/et
25.1.10°

2° Une ligne continue ou discontinue de couleur jaune tracée sur le bord réel de la chaussée, la bordure du trottoir ou d'un accotement en saillie. Le stationnement sur la chaussée est interdit le long de ces lignes. L'arrêt sur la chaussée est également interdit le long de la ligne continue.

Voorbeeld:

Exemple :



§ 2. Denkbeeldige rand:

§ 2. Bord fictif :

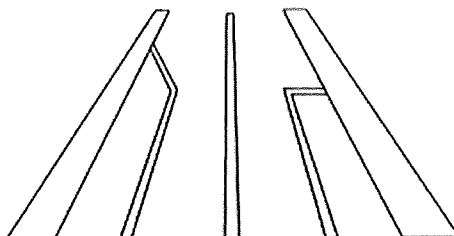
Een witte doorlopende streep op de rijbaan duidt de denkbeeldige rand van die rijbaan aan.

75.2

Une ligne continue de couleur blanche tracée sur la chaussée marque le bord fictif de celle-ci.

Voorbeeld:

Exemple :



§ 3. Afbakening van de openbare weg:

Reflectoren aangebracht op de randen van de openbare weg of van de rijbaan duiden de rand ervan aan.

79, al. 1

§ 3. Balisage de la voie publique :

Des dispositifs rétro réfléchissants sur les bords de la voie publique ou de la chaussée signalent le bord de celles-ci.

De rode of oranje reflectoren duiden de rechter rand aan en de witte reflectoren duiden de linker rand aan.

79, al. 2

Les dispositifs rétro réfléchissants de couleur rouge ou orange indiquent le bord de droite et les dispositifs rétro réfléchissants de couleur de couleur blanche indiquent le bord de gauche.

Art. 76. – Overlangse markeringen die de rijstroken van elkaar scheiden.

Art. 76. – Marques longitudinales séparant les bandes de circulation.

§ 1. Deze wegmarkeringen zijn wit en kunnen bestaan uit:

72.1

§ 1^{er}. Ces marques routières sont de couleur blanche et peuvent consister en :

1° een doorlopende streep;

1° une ligne continue ;

2° een onderbroken streep;

2° une ligne discontinue ;

3° een naast elkaar getrokken doorlopende en onderbroken streep.

3° une ligne continue et une ligne discontinue juxtaposées.

§ 2. Een doorlopende streep betekent dat het iedere bestuurder verboden is deze te overschrijden.

72.2, al. 1

§ 2. Une ligne continue signifie qu'il est interdit à tout conducteur de la franchir.

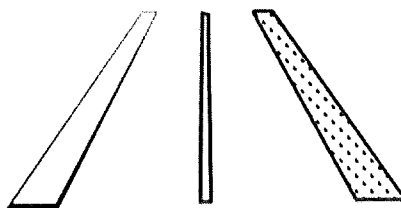
Bovendien is het verboden links van een doorlopende streep te rijden wanneer deze de twee rijrichtingen scheidt.

72.2, al. 2

En outre, il est interdit de circuler à gauche d'une ligne continue, lorsque celle-ci sépare les deux sens de circulation.

Voorbeeld:

Exemple :



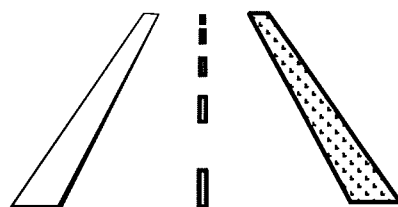
§ 3. Een onderbroken streep betekent dat het iedere bestuurder verboden is deze te overschrijden, behalve om in te halen, om links af te slaan, om te keren of om van rijstrook te veranderen.

72.3, al. 1

§ 3. Une ligne discontinue signifie qu'il est interdit à tout conducteur de la franchir, sauf pour dépasser, pour tourner à gauche, pour effectuer un demi-tour ou pour changer de bande.

Voorbeeld:

Exemple :



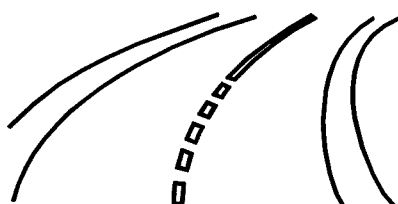
Wanneer de trekken van de onderbroken streep korter zijn en dichter bij elkaar getrokken, kondigen zij het naderen van een doorlopende streep aan.

72.3, al. 2

Lorsque les traits de la ligne discontinue sont plus courts et plus rapprochés les uns des autres, ils annoncent l'approche d'une ligne continue.

Voorbeeld:

Exemple :



Wanneer de trekken van de onderbroken streep langer zijn en dichter bij elkaar getrokken, duiden zij een spitsstrook aan.

72.7

Lorsque les traits de la ligne discontinue sont plus longs et plus rapprochés les uns des autres, ils indiquent une bande réservée aux heures de pointe.

Voorbeeld:

Exemple :



§ 4. Wanneer een doorlopende en een onderbroken streep naast elkaar getrokken zijn, moet de bestuurder alleen rekening houden met de streep die zich aan zijn kant bevindt.

72.4, al. 1

§ 4. Lorsqu'une ligne continue et une ligne discontinue sont juxtaposées, le conducteur ne doit tenir compte que de la ligne qui se trouve de son côté.

De bestuurders die deze strepen overschreden hebben mogen ze alleen opnieuw overschrijden om na het inhalen hun normale plaats op de rijbaan terug in te nemen.

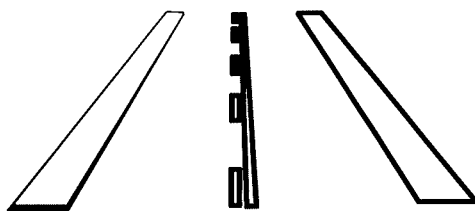
72.4, al. 2

Les conducteurs qui ont franchi ces lignes peuvent seulement les franchir à nouveau après un dépassement pour reprendre leur place normale sur la chaussée.

Voorbeeld:

Exemple :

KB advies gewesten – 19-11-18



§ 5. Bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.

72.5
en/et
72.6

§ 5. Site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun.

1° Markering en signalisatie:

Het verkeersbord F17 en één of twee brede witte doorlopende of onderbroken strepen of dambordmarkeringen bestaande uit witte vierkanten bakenen de bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer af.

72.5, al.1
en/et
72.6, al.1

1° Marques et signalisation :

Le signal F17 et une ou deux larges lignes blanches continues ou discontinues ou des marques en damier composées de carrés blancs délimitent le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun.

De bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer maakt geen deel uit van de rijbaan.

2.8, al.2

Le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun ne fait pas partie de la chaussée.

Witte lichtspijkers vervangen de markeringen ingeval van variabele signalisatie;

72.6,
al.10

Des clous lumineux blancs remplacent les marques au sol en cas de signalisation à message variable ;

2° Toegelaten voertuigen:

Naast de voertuigen van de geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer en de voertuigen voor schoolvervoer, mogen er ook rijden, indien de volgende symbolen, woorden of borden zijn aangebracht op het verkeersbord F17 of op een onderbord:

72.5, al.3
en/et
72.6, al.4

2° Véhicules autorisés :

Outre les véhicules des services réguliers de transport en commun et les véhicules affectés au transport scolaire, peuvent y circuler, et ce pour autant que les symboles, mots ou panneaux suivants soient repris sur le signal F17 ou sur un panneau additionnel :

a) taxi's;

a) les taxis ;

TAXI

b) fietsers;

b) les cyclistes ;



c) bromfietsen. De klasse(n) mogen overeenkomstig bijlage 1, P.3, onder het symbool worden aangebracht;

c) cyclomoteurs. La ou les classe(s) peuvent conformément à l'annexe 1, P.3, être indiquée(s) en dessous du signal ;



d) motorfietsen;

d) motocyclettes ;



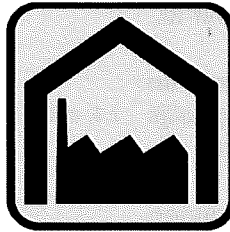
e) voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde voertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend;

e) les véhicules conçus et construits pour le transport de passagers avec plus de huit places assises, non compris le siège du conducteur ;



f) voertuigen bestemd voor woon-werkverkeer;

f) les véhicules affectés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail ;



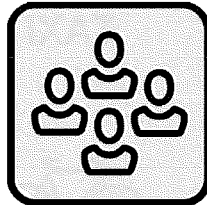
g) voertuigen met ten minste 2, 3 of 4 inzittenden, naargelang van de vermelding.

g) les véhicules occupés par au moins 2, 3 ou 4 personnes, en fonction de la mention.



h) voertuigen die gebruikt worden ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit;

h) les véhicules utilisés pour promouvoir des moyens durables de mobilité ;



i) voertuigen bestemd voor het gemeenschappelijk vervoer van personen met een handicap;

i) les véhicules affectés au transport en commun de personnes handicapées ;



3° Verkeer op de beddingen voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.

De andere voertuigen mogen op de bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer rijden om:

a) omheen een hindernis op de rijbaan te rijden;

b) van richting te veranderen vanaf de onderbroken streep.

4° Dwarsen van een bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.

Ze mogen een bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer dwarsen op kruispunten of om een eigendom of een parkeerplaats gelegen langsheen de bedding in te nemen of te verlaten.

72.5, al.8
en/et
72.6, al.8

3° Circulation sur les sites réservés aux véhicules des services réguliers de transport en commun.

Les autres véhicules ne peuvent pas circuler sur le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun sauf pour :

a) contourner un obstacle en chaussée ;

b) changer de direction à partir de la ligne discontinue.

4° Traversée d'un site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun.

Ils peuvent traverser un site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun dans les carrefours ou pour accéder à ou quitter une propriété riveraine ou un emplacement de stationnement situé le long du site.

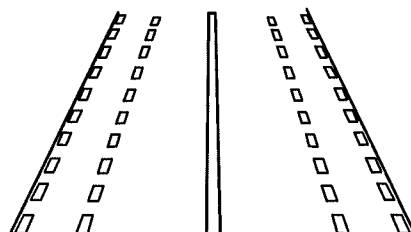
72.5, al.9
en/et
72.6, al.7

Art. 77. – Overlangse markeringen die een fietspad aanduiden.

74

Het deel van de openbare weg dat afgebakend is door twee evenwijdige witte onderbroken strepen is een fietspad.

Voorbeeld:



Art. 77. – Marques longitudinales indiquant une piste cyclable.

La partie de la voie publique délimitée par deux lignes discontinues parallèles de couleur blanche constitue une piste cyclable.

Exemple :

Art. 78. – Dwarsmarkeringen.

§ 1. Stopstreep:

Art. 78. – Marques transversales.

§ 1^{er}. Ligne d'arrêt :

Een witte doorlopende streep, haaks op de rand van de rijbaan, duidt de plaats aan waar de bestuurders moeten stoppen ingevolge een verkeersbord B5 of een verkeerslicht.

76.1

Une ligne blanche continue, perpendiculairement au bord de la chaussée, indique l'endroit où les conducteurs doivent marquer l'arrêt imposé par un signal B5 ou un signal lumineux de circulation.

Voorbeeld:

Exemple :



§ 2. Witte driehoeken:

Een dwarsstreep gevormd door witte driehoeken duidt de plaats aan waar de bestuurders, zo nodig, moeten stoppen om voorrang te verlenen ingevolge een verkeersbord B1.

76.2

§ 2. Triangles blancs :

Une ligne transversale constituée par des triangles blancs indique l'endroit où les conducteurs doivent, s'il y a lieu, s'arrêter pour céder la priorité imposée par un signal B1.

Voorbeeld:

Exemple :



§ 3. Oversteekplaats voor voetgangers.

Een markering gevormd door witte rechthoeken, evenwijdig met de as van de rijbaan, duidt een oversteekplaats voor voetgangers aan.

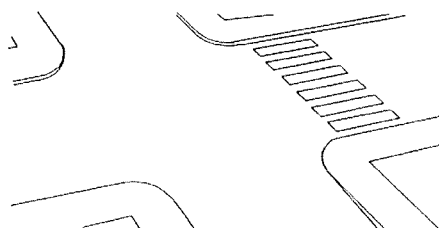
76.3

§ 3. Passage pour piétons.

Un marquage constitué par des rectangles de couleur blanche, parallèles à l'axe de la chaussée, indiquent un passage pour piétons.

Voorbeeld:

Exemple :



§ 4. Oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

§ 4. Passages pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

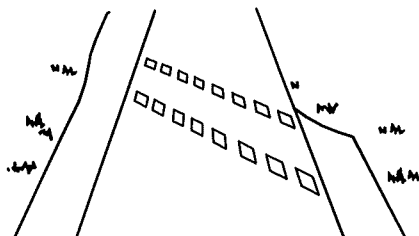
Twee onderbroken strepen gevormd door witte vierkanten of parallellogrammen duidt een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen aan.

76.4

Deux lignes discontinues constituées par des carrés ou des parallélogrammes de couleur blanche indiquent un passage pour les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

Voorbeeld:

Exemple :



§ 5. Witte lichtspijkers mogen, op kruispunten, fietspaden met elkaar verbinden.

nv

§ 5. Des clous lumineux blancs peuvent relier, aux carrefours, les pistes cyclables entre elles.

Art. 79. – Andere markeringen.

Art. 79. – Autres marques.

§ 1. Voorsorteringspijlen:

77.1

§ 1^{er}. Flèches de sélection :

Witte voorsorteringspijlen duiden de rijstrook aan die de bestuurders moeten volgen om in de door de pijlen aangewezen richting te rijden.

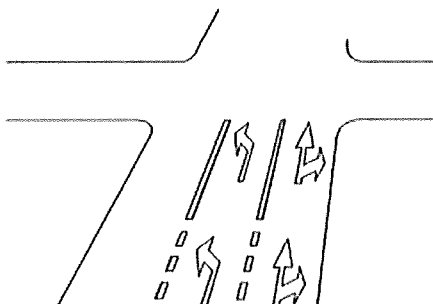
Des flèches de sélection de couleur blanche indiquent la bande de circulation que les conducteurs doivent suivre pour s'engager dans la direction indiquée par les flèches.

Op het kruispunt moeten de bestuurders bovendien de of één van de richtingen volgen die aangeduid zijn op de rijstrook waarin zij zich bevinden.

En outre, au carrefour, les conducteurs doivent suivre la ou une des directions indiquées sur la bande de circulation dans laquelle ils se trouvent.

Voorbeeld:

Exemple :



§ 2. Witte rijstrookverminderingspijlen:

77.2

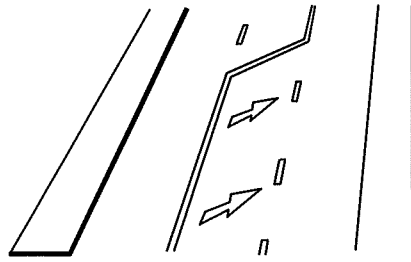
§ 2. Flèches de rabattement de couleur blanches :

Deze pijlen kondigen een vermindering van het aantal rijstroken aan die in de gevolgde richting mogen gebruikt worden.

Ces flèches annoncent la réduction du nombre de bandes de circulation qui peuvent être utilisées dans le sens suivi.

Voorbeeld:

Exemple :



§ 3. Opschriften:

77.3

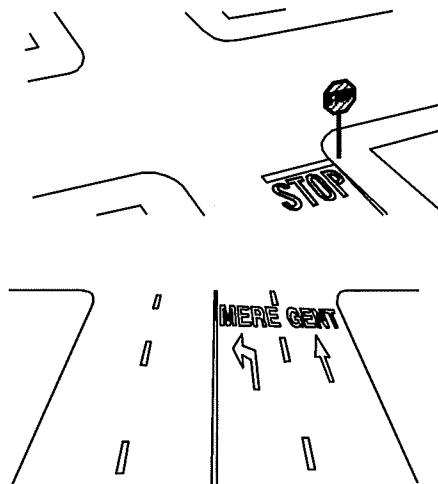
§ 3. Inscriptions :

Witte opschriften op de rijbaan herhalen de door verkeersborden gegeven aanwijzingen.

Des inscriptions de couleur blanche sur la chaussée répètent les indications données par des signaux routiers.

Voorbeelden:

Exemples :



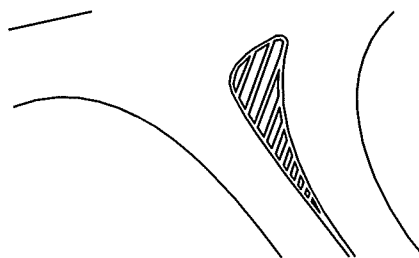
§ 4. Verkeersgeleiders:

77.4

§ 4. Îlots directionnels :

Voorbeeld:

Exemple :



De bestuurders mogen niet rijden, stilstaan of parkeren op verkeersgeleiders of verdrijvingsvlakken gemarkeerd door witte schuine strepen.

Les conducteurs ne peuvent pas circuler, ni s'arrêter ni stationner sur des îlots directionnels ou des zones d'évitement marqués sur le sol par des lignes parallèles obliques de couleur blanche.

§ 5. Parkeerplaatsen:

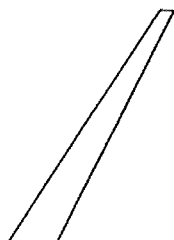
77.5

§ 5. Places de stationnement :

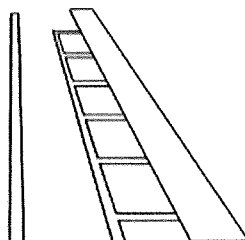
Witte markeringen, T-aanduidingen, hoekmarkeringen of een wegbedekking in een ander kleur waarop de letter P is vermeld, bakenen parkeerplaatsen af.

Des marquages blancs, des marques en « T », en coin ou par un revêtement de la route d'une autre couleur sur lequel la lettre P est reproduite délimitent les emplacements de stationnement.

Voorbeeld:



Exemple :



§ 6. Opstelvak voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

77.6

§ 6. Zone avancée pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

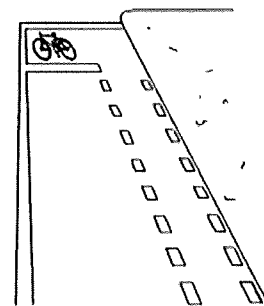
De zone afgebakend door twee stopstrepen en waarin het symbool van een fiets in het wit is gereproduceerd duidt de plaats aan waar alleen de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen zich tijdens de rode fase van de verkeerslichten mogen opstellen.

La zone délimitée par deux lignes d'arrêt et dans laquelle le symbole d'une bicyclette est reproduit en couleur blanche, indique l'endroit où seuls les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues peuvent se ranger pendant la phase rouge des signaux lumineux de circulation.

Voorbeeld:



Exemple :



§ 7. Voorsorteringsstrook voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

77.7

§ 7. Bandes de sélection pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

Voorsorteringsstroken afgebakend door witte doorlopende strepen, met daarin het symbool van de fiets en een pijl die de te volgen richting aanduidt, zijn voorbehouden voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

Des bandes de sélection délimitées au moyen de lignes continues de couleur blanche, dans lesquelles le symbole de la bicyclette et la flèche indiquant la direction qui doit être suivie sont reproduits, sont réservées aux cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

§ 8. Dambord:

77.8

§ 8. Damier :

Een dambordmarkering die bestaat uit witte vierkanten bakent de bedding af voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer of de plaats die deze beddingen met elkaar

Des marques en damier composées des carrés blancs délimitent le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun ou l'espace qui relie ces sites entre eux ou indiquent le début ou la fin de ce

verbindt of het begin of het einde aankondigt van die bedding. Het stilstaan en parkeren is er verboden.

site. L'arrêt et le stationnement y sont interdits.

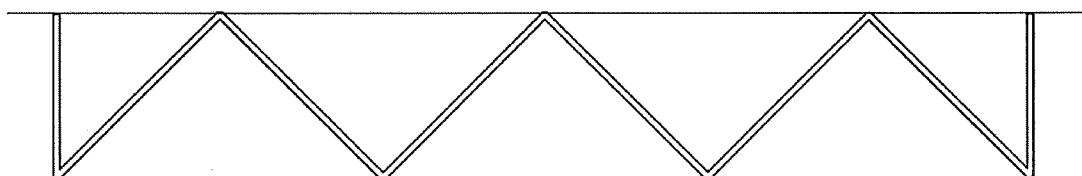
§ 9. Zig-zag markering.

nv

§ 9. Marques en zig-zag.

Een witte doorlopende streep in zigzag bakent de plaats af voorbehouden voor het laden en lossen van zaken.

Une ligne blanche continue en zigzag délimite l'endroit réservés pour le chargement et déchargement de marchandises.



Deze markering kan ook een halteplaats van voertuigen voor gemeenschappelijk vervoer aanduiden.

nv

Ces marques peuvent aussi indiquer un point d'arrêt de véhicules de transport en commun.

§ 10. Tijdelijke oranje-gele markeringen of oranje-gele lichtspijkers vervangen de witte markeringen ingeval van werken.

73.1, al.1
en/et 2.2,
b)

§ 10. Des marques temporaires de couleur jaune-orange ou des clous jaune-orange lumineux remplacent des marques routières blanches à l'occasion de travaux.

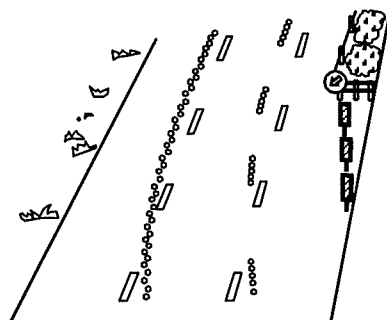
Deze tijdelijke markeringen of lichtspijkers hebben dezelfde betekenis als de witte markeringen; ze maken de andere witte markeringen die op dezelfde plaats zijn aangebracht waardeloos.

73.1, al.2
en/et
73.4

Ces marques temporaires ou ces clous lumineux ont la même signification que les marques de couleur blanche ; elles rendent sans effet les autres marques de couleur blanche tracées au même endroit.

Voorbeeld:

Exemple :



Titel 4. – Borden op voertuigen.

Art. 80. – Borden voor specifiek vervoer.

De borden V1, V2, V3 en V4 hebben een zijde van ten minste 0,40 m; de achtergrond ervan moet van retro-reflecterende producten voorzien zijn.

39bis1,
al. 2,
72.5, al. 5

Titre 4. – Panneaux sur véhicules.

Art. 80. – Panneaux pour du transport spécifique.

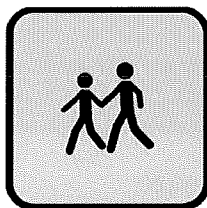
Les panneaux V1, V2, V3 et V4 ont 0,40 m de côté au moins ; leur fond doit être muni de produits réfléchissants.

Deze borden moeten goed zichtbaar op het linkergedeelte vooraan en achteraan van de voertuigen aangebracht zijn; ze moeten verwijderd of afgedekt worden wanneer de voertuigen voor andere doeleinden worden gebruikt.

39bis1,
al. 3,
72.5, al. 6

Ces panneaux doivent être placés de manière bien visible sur la partie gauche à l'avant et à l'arrière des véhicules ; ils doivent être enlevés ou masqués lorsque les véhicules sont utilisés à d'autres fins.

V1



Schoolvervoer.

39bis1,
al. 1

Transport scolaire.

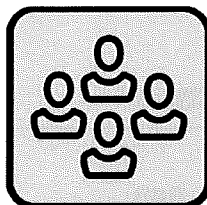
V2



Gemeenschappelijk vervoer van personen met een handicap.

Transport en commun des personnes handicapées.

V3



Voertuigen die gebruikt worden ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit.

Véhicules utilisés pour promouvoir des moyens durables de transport.

V4



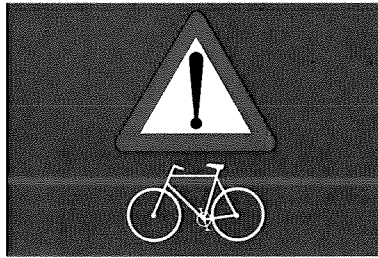
Voertuigen bestemd voor woon- werkverkeer.

Véhicules affectés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Art. 81. – Bord voor het begeleiden van een groep fietsers.

Art. 81. – Panneaux d'escorte pour un groupe de cyclistes.

V5



Dit bord moet op een zodanige wijze aangebracht zijn op het voertuig dat de groep voorafgaat, dat het voor de tegenliggers goed zichtbaar is en, op het achteropkomend voertuig, dat het goed zichtbaar is voor het achteropkomend verkeer.

Ce panneau doit être placé de façon bien visible, sur le véhicule précédant le groupe, pour la circulation venant en sens inverse et, sur le véhicule suiveur, pour la circulation qui suit.

De bevoegde minister bepaalt de minimum afmetingen van deze signalisatie.

Le ministre compétent détermine les dimensions minimales de cette signalisation.

Art. 82. – Snelheidsplaat.

Art. 82. – Plaque de vitesse.

De toegelaten maximumsnelheid van de voertuigen bedoeld in artikel 21, § 1, tweede lid, tweede zin, wordt vermeld op het rechtergedeelte van het achtervlak van het voertuig door een snelheidsplaat waarvan het model bepaald is door de bevoegde minister.

59.3

La vitesse maximale autorisée des véhicules visés à l'article 21, § 1^{er}, alinéa 2, deuxième phrase, est indiquée sur la partie droite de la face arrière du véhicule au moyen d'une plaque de vitesse dont le modèle est déterminé par le ministre compétent.

Titel 5. – Rijwielen, hun aanhangwagens en gespannen.

Titre 5. – Cycles, leurs remorques et véhicules attelés.

Art. 83. – Uitrusting van rijwielen en hun aanhangwagens.

Art. 83. – Equipement des Cycles et leurs remorques.

§ 1. Fietsreflector:

§ 1^{er}. Catadioptrés pour bicyclettes :

1° De fietsen moeten altijd uitgerust zijn met vooraan een witte reflector en achteraan een rode reflector;

82.1.1.2°

1° Les bicyclettes doivent être munies en permanence d'un catadioptré blanc à l'avant et d'un catadioptré rouge à l'arrière ;

2° De pedalen van fietsen moeten altijd voorzien zijn van gele of oranje reflectoren;

82.1.1.3°

2° Les pédales des bicyclettes doivent être munies en permanence de catadioptrés jaunes ou orange ;

3° De fietsen moeten altijd een zijdelingse signalisatie voeren bestaande uit:

82.1.1.4°

3° Les bicyclettes doivent être munies en permanence d'une signalisation latérale constituée :

a) ofwel een witte retro-reflecterende strook in de vorm van een doorlopende cirkel langs

a) soit d'une bande réfléchissante de couleur blanche en forme de cercle continu de

elke kant van de band van het voor- en achterwiel;

b) ofwel, op elk wiel ten minste twee gele of oranje reflectoren met dubbel front, vast bevestigd aan de spaken en symmetrisch aangebracht;

c) ofwel de combinatie van de twee voornoemde types.

§ 2. Uitzonderingen:

Behalve wanneer ermee gereden wordt tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag en in alle omstandigheden wanneer het niet meer mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 meter, zijn de reflectoren vooraan en achteraan, de reflectoren op de pedalen en de zijdelingse signalisatie niet verplicht voor:

1° de fietsen die uitgerust zijn met wielen met een diameter van ten hoogste 500 mm banden niet inbegrepen;

2° de fietsen die uitgerust zijn met een koersstuur alsook met banden met een doorsnede van ten hoogste 25 mm, en die, daarenboven, geen bagagedrager achteraan hebben;

3° de alle-terreinen-fietsen, uitgerust met banden met een minimumsectie van 38 mm voor de wielen met een diameter van 650 mm en van 32 mm voor de wielen met een diameter van 700 mm, met minimum twee versnellingsraderen bediend vanaf het stuur en die daarenboven geen spatborden en geen bagagedrager achteraan hebben.

De fietsen, bedoeld onder 2° en 3° moeten evenwel vooraan een witte reflector en achteraan een rode reflector voeren wanneer ze met ten minste één spatbord uitgerust zijn.

§ 3. Reflector drie- en vierwielers:

De driewielers met één voorwiel moeten altijd vooraan een witte reflector en achteraan twee rode reflectoren voeren.

chaque côté du pneu de la roue avant et de la roue arrière ;

b) soit, sur chaque roue, d'au moins deux catadioptrés jaunes ou orange à double face, fixés aux rayons et disposés symétriquement ;

c) soit de la combinaison des deux types précédents.

§ 2. Exceptions :

Sauf en cas de circulation entre la tombée et le lever du jour, ainsi qu'en toute circonstance où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres, les catadioptrés avant et arrière, les catadioptrés sur les pédales et la signalisation latérale ne sont pas obligatoires :

1° pour les bicyclettes équipées de roues d'un diamètre maximal de 500 mm pneus non compris ;

2° pour les bicyclettes qui sont équipées d'un guidon de course ainsi que de pneus d'une section maximale de 25 mm et qui, en outre, ne sont pas munies d'un porte-bagages arrière ;

3° pour les bicyclettes tout terrain équipées de pneus d'une section minimale de 38 mm pour les roues d'un diamètre de 650 mm et de 32 mm pour les roues d'un diamètre de 700 mm, de deux dérailleurs commandés à partir du guidon et non munies de porte-bagages arrière et de garde-boue.

Les bicyclettes visées aux 2° et 3° doivent cependant être équipées d'un catadioptré blanc à l'avant et d'un catadioptré rouge à l'arrière lorsqu'elles sont munies d'un garde-boue au moins.

§ 3. Catadioptrés pour tricycles et quadricycles :

Les tricycles avec une roue à l'avant doivent être munis en permanence d'un catadioptré blanc à l'avant et de deux catadioptrés rouges à l'arrière.

De driewielers met twee voorwielen moeten altijd vooraan twee witte reflectoren en achteraan één rode reflector voeren.

82.1.2.3°

Les tricycles avec deux roues à l'avant doivent être munis en permanence de deux catadioptres blancs à l'avant et d'un catadioptré rouge à l'arrière.

De vierwielerers moeten altijd vooraan twee witte reflectoren en achteraan twee rode reflectoren voeren.

82.1.2.4°

Les quadricycles doivent être munis en permanence de deux catadioptres blancs à l'avant et de deux catadioptres rouges à l'arrière.

De pedalen van de drie- en vierwielerers moeten altijd voorzien zijn van gele of oranje reflectoren.

82.1.2.5°

Les pédales des tricycles et quadricycles doivent être munies en permanence de catadioptres jaunes ou orange.

§ 4. Reflectoren voor aanhangwagens:

82.1.3

§ 4. Catadioptres pour remorques :

De door rijwielen getrokken aanhangwagens moeten altijd achteraan twee rode reflectoren voeren.

82.3.1, al.
1

Les remorques tirées par des cycles doivent être munies en permanence de deux catadioptres rouges à l'arrière.

§ 5. Plaats en vorm van lichten en reflectoren:

§ 5. Emplacement et forme des feux et catadioptres :

1° De lichten en reflectoren moeten duidelijk zichtbaar zijn en goed werken;

1° Les feux et catadioptres doivent être parfaitement visibles et en bon état de fonctionnement ;

2° In geen geval mogen er vooraan rode lichten of rode reflectoren en achteraan witte of gele lichten of witte reflectoren gevoerd worden;

2° En aucun cas, il ne peut être utilisé de feux ou catadioptres rouges à l'avant et de feux blancs ou jaunes ou de catadioptres blancs à l'arrière ;

3° De reflectoren mogen geen driehoekige vorm hebben. Zij moeten vast zijn aangebracht in een vlak, loodrecht op de lengteas van het rijwiel;

3° Les catadioptres ne peuvent pas être de forme triangulaire. Ils doivent être fixes et placés dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du cycle ;

4° Wanneer het rijwiel vooraan twee witte reflectoren of achteraan twee rode reflectoren moet voeren, moeten de twee reflectoren van dezelfde kleur, dezelfde vorm en dezelfde afmetingen hebben.

4° Lorsque le cycle doit être muni de deux catadioptres blancs à l'avant ou de deux catadioptres rouges à l'arrière, les deux catadioptres de même couleur doivent avoir la même forme et les mêmes dimensions.

Ze moeten symmetrisch ten opzichte van de lengteas van het rijwiel en in hetzelfde vlak, loodrecht op deze as aangebracht zijn.

Ils doivent être placés symétriquement par rapport à l'axe longitudinal du cycle et dans le même plan perpendiculaire à cet axe.

De buitenrand van het lichtgevend gedeelte van de twee reflectoren vooraan en achteraan moet zich zo dicht mogelijk en, in ieder geval, op ten hoogste 0,10 meter van de buitenomtrek van het rijwiel bevinden;

Le bord extérieur de la plage éclairante des deux catadioptres à l'avant et à l'arrière doit se trouver le plus près possible et, en tout cas, à 0,10 mètre au maximum du gabarit extérieur du cycle ;

5° De reflectoren en retro-reflecterende stroken, die door dit artikel voorgeschreven of voorzien zijn, moeten overeenkomstig de door de Koning vastgestelde normen goedgekeurd zijn, met uitzondering van de

5° Les catadioptres et bandes réfléchissantes prescrits ou prévus par le présent article doivent être homologués conformément aux normes définies par Nous, à l'exception des catadioptres blancs à l'avant et des

witte reflectoren vooraan en de gele of oranje reflectoren op de pedalen, aangebracht vóór 1 januari 1985, alsmede van de retro-reflecterende stroken op de banden, aangebracht vóór 1 januari 1985.

De rode reflectoren achteraan, aangebracht vóór 1 januari 1985 en die niet goedgekeurd zijn, mogen bovendien bij de goedgekeurde rode reflectoren achteraan behouden blijven.

§ 6. Bel.

De rijwielen moeten uitgerust zijn met een bel die kan gehoord worden van op een afstand van 20 meter.

§ 7. Remmen.

De fietsen moeten voorzien zijn van twee voldoende doelmatige remmen, de ene op het voorwiel werkend en de andere op het achterwiel.

De fietsen die uitgerust zijn met wielen met een diameter van ten hoogste 500 mm mogen evenwel voorzien zijn van slechts één enkele doelmatige rem.

De drie- en vierwielaars moeten voorzien zijn van een voldoende doelmatige reminrichting.

§ 8. De uitrusting bestaande uit een wiel, pedalen en een vast stuur die aan een fiets wordt gekoppeld en bestemd is om een of twee kinderen te vervoeren, wordt niet beschouwd als aanhangwagen maar als een verlenging van de fiets.

§ 9. Breedte.

De maximum breedte van een voortbewegingstoestel en van een fiets is 1 meter en deze van een drie- of vierwiel 2,50 meter.

De breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een fiets, mag niet meer bedragen dan 1 meter.

De breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een drie- of vierwiel mag niet meer bedragen dan de breedte van het trekkend voertuig.

catadioptres jaunes ou orange sur les pédales, montés avant le 1^{er} janvier 1985, ainsi que des bandes réfléchissantes sur les pneus montés avant le 1^{er} janvier 1985.

Les catadioptres rouges arrière montés avant le 1^{er} janvier 1985 et qui ne sont pas homologués, peuvent être maintenus en plus des catadioptres rouges arrière homologués.

§ 6. Sonnette.

Les cycles doivent être équipés d'une sonnette pouvant être entendue à une distance de 20 mètres.

§ 7. Freins.

Les bicyclettes doivent être pourvues de deux freins suffisamment efficaces et agissant l'un sur la roue avant et l'autre sur la roue arrière.

Toutefois, les bicyclettes équipées de roues d'un diamètre maximal de 500 mm peuvent n'être pourvues que d'un seul frein suffisamment efficace.

Les tricycles et les quadricycles doivent être pourvus d'une installation de freinage suffisamment efficace.

§ 8. L'élément équipé d'une roue, de pédales et d'un guidon fixe que l'on attache à un vélo et qui est destiné à transporter un ou deux enfants, n'est pas considéré comme une remorque mais comme un prolongement du vélo.

§ 9. Largeur.

La largeur maximale d'un engin de déplacement et d'une bicyclette est d'1 mètre et celle d'un tricycle ou d'un quadricycle de 2,50 mètres.

La largeur mesurée toutes saillies comprises, d'une remorque tirée par une bicyclette ne peut excéder 1 mètre.

La largeur mesurée toutes saillies comprises, d'une remorque tirée par un tricycle ou par un quadricycle ne peut excéder la largeur du véhicule tracteur.

§ 10. blauwe knipperlichten en speciaal geluidstoestel.

Een fiets gebruikt door een lid van het personeel van het operationele kader van de federale of de lokale politie mag uitgerust worden met een blauw knipperlicht en een speciaal geluidstoestel.

nv

§ 10. Feux bleus clignotants et avertisseur sonore spécial.

Une bicyclette utilisée par un membre du personnel du cadre opérationnel de la police fédérale ou de la police locale peut être équipée d'un feu bleu clignotant et d'un avertisseur sonore spécial.

Art. 84. – Uitrusting van gespannen.

Art. 84. – Equipement des véhicules attelés.

§ 1. Reflectoren:

§ 1^{er}. Catadioptres :

1° Gespannen moeten achteraan twee rode reflectoren voeren.

83.1.1

1° Les véhicules à traction animale doivent être munis de deux catadioptres rouges à l'arrière.

Deze reflectoren moeten een driehoekige vorm hebben; zij moeten vast aangebracht zijn en goedgekeurd zijn. Een der toppen van de driehoek moet naar boven gericht zijn, terwijl de tegenoverliggende zijde horizontaal ligt;

Ces catadioptres doivent être de forme triangulaire ; ils doivent être fixes et homologués. Un des sommets du triangle doit être dirigé vers le haut, le côté opposé étant horizontal ;

2° Een of meer oranje reflectoren mogen op de zijkanen van het voertuig aangebracht worden;

83.1.2

2° Un ou des catadioptres orange peuvent être placés sur les faces latérales du véhicule ;

3° De reflectoren moeten altijd goed zichtbaar zijn.

83.1.3.1°

3° Les catadioptres doivent toujours être parfaitement visibles.

§ 2. Remmen:

83.2

§ 2. Freinage :

Gespannen moeten voorzien zijn van een voldoende doelmatige reminrichting.

Les véhicules à traction animale doivent être pourvus d'une installation de freinage suffisamment efficace.

Deze bepaling geldt niet voor tweewielige gespannen waarvan het gewicht in beladen toestand niet meer dan 1.000 kg bedraagt en dat terzelfdertijd als het trekdier afremt.

Cette disposition n'est pas applicable aux véhicules à traction animale à deux roues dont le poids en charge ne dépasse pas 1.000 kg et freine en même temps que l'animal de trait.

§ 3. Afmetingen:

83.3

§ 3. Dimensions :

De afmetingen van gespannen mogen niet groter zijn dan deze bepaald door het technisch reglement van de auto's.

Les dimensions des véhicules à traction animale ne peuvent dépasser celles prévues par le règlement technique des véhicules automobiles.

Titel 6. – Opheffing, overgangsbepalingen en inwerkingtreding.

Titre 6. – Dispositions abrogatoires, transitoires et mise en vigueur.

Art. 85. – Opheffing.

Art. 85. – Abrogation.

Het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wordt opgeheven, met uitzondering van de bepalingen:

Titel I – Inleidende bepalingen.

- 2.55 tot 2.60 ;
- 2.63, tweede zin ;
- 3, 4° tot 3, 6°, 3, 10° en 3, 12°.

Titel II – Regels voor het gebruik van de openbare weg.

- 11.1, 11.2, 1°, b), 11.2, 2° en 11.3;
- 16.2*bis*, tweede lid;
- 22*bis*, 3°;
- 22*ter*.1, 1°, van “, zodat zij” tot “30 km per uur”;
- 22*quater* ;
- 22*quinquies*.4 ;
- 22*sexies*.2, tweede lid, eerste zin, voor wat betreft de verplichting stapvoets te rijden;
- 22*septies*.2, eerste zin, voor wat betreft de verplichting stapvoets te rijden;
- 22*octies*.3;
- 22*novies*, tweede lid, derde zin;
- 27.3 ;
- 30.3, 7°, eerste lid, eerste zin, voor wat betreft de maximumsnelheid van 25 km/u;
- 40.6, tweede zin;
- 45 tot 47;
- 48;
- 48*bis*, voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke goederen andere dan ontplofbare, radioactieve, of dierlijke stoffen die een

KB advies gewesten – 19-11-18

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 est abrogé, à l'exception des dispositions :

Titre I – Dispositions préliminaires.

- 2.55 à 2.60 ;
- 2.63, deuxième phrase ;
- 3, 4° à 3, 6°, 3, 10° et 3, 12°.

Titre II – Règles d'usage de la voie publique.

- 11.1, 11.2, 1°, b), 11.2, 2° et 11.3 ;
- 16.2*bis*, alinéa 2 ;
- 22*bis*, 3° ;
- 22*ter*.1, 1°, de « , de manière à » jusqu'à « 30 km à l'heure » ;
- 22*quater* ;
- 22*quinquies*.4 ;
- 22*sexies*.2, alinéa 2, première phrase, pour ce qui concerne l'obligation de circuler à l'allure du pas ;
- 22*septies*.2, première phrase, pour ce qui concerne l'obligation de circuler à l'allure du pas ;
- 22*octies*.3 ;
- 22*novies*, alinéa 2, troisième phrase ;
- 27.3 ;
- 30.3, 7°, alinéa 1^{er}, première phrase, pour ce qui concerne la vitesse maximale de 25 km/h ;
- 40.6, deuxième phrase ;
- 45 à 47 ;
- 48 ;
- 48*bis*, pour ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses autre que des matières explosibles, radioactives, ou

gevaar vormen voor de bevolking in de zin van het Europees Verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (A.D.R.) en zijn bijlagen, ondertekend te Genève op 30 september 1957 en goedgekeurd bij de wet van 10 augustus 1960;

- 49.2 en 49.5, eerste zin, voor wat betreft de maximumsnelheid van 25 km/u;

- 56*bis*, voor wat betreft de verwijzing naar de artikelen 46 en 48 en de maximumsnelheid van 25 km/u;

- 57, voor wat betreft de bepaling die stelt dat "de gemeenteraden mogen aanvullende reglementen vaststellen";

- 59.7;

- 59.11, voor wat betreft de referentie naar artikel 11, met uitzondering van artikel 11.2, 1°, a), en de referentie naar artikel 46 ;

- 59.13, eerste lid, voor wat betreft de referentie naar artikel 11, met uitzondering van artikel 11.2, 1°, a), en de referentie naar artikel 22*quater*;

- 60.2.

Titel III – Verkeerstekens.

Hoofdstuk I – Verkeerslichten, voor wat betreft de plaatsingsvoorwaarden;

Hoofdstuk II – Verkeersborden, voor wat betreft de plaatsingsvoorwaarden;

Hoofdstuk III – Wegmarkeringen, voor wat betreft de plaatsingsvoorwaarden;

Hoofdstuk IV – Allerhande bepalingen ;

- 78;

- 79, tweede zin ;

- 80.

Titel IV – Technische voorschriften.

- 82.5.

animales qui présentent un danger pour la population, au sens de l'Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (A.D.R.) et ses annexes, signé à Genève le 30 septembre 1957 et approuvé par la loi du 10 août 1960 ;

- 49.2 et 49.5, première phrase, pour ce qui concerne la vitesse maximale de 25 km/h ;

- 56*bis*, pour ce qui concerne la référence aux articles 46 et 48 et la vitesse maximale de 25 km/h ;

- 57, pour ce qui concerne la disposition qui stipule que « les conseils communaux peuvent arrêter des règlements complémentaires » ;

- 59.7 ;

- 59.11, pour ce qui concerne la référence à l'article 11, à l'exception de l'article 11.2, 1°, a), et la référence à l'article 46 ;

- 59.13, alinéa 1^{er}, pour ce qui concerne la référence à l'article 11, à l'exception de l'article 11.2, 1°, a), et la référence à l'article 22*quater* ;

- 60.2.

Titre III – Signalisation routière.

Chapitre I^{er} – Signaux lumineux de circulation, pour ce qui concerne les conditions de placements ;

Chapitre II – Signaux routiers, pour ce qui concerne les conditions de placements ;

Chapitre III – Marques routières, pour ce qui concerne les conditions de placements ;

Chapitre IV – Dispositions diverses ;

- 78 ;

- 79, deuxième phrase ;

- 80.

Titre IV – Prescriptions techniques.

- 82.5.

Art. 86. – Overgangsbepalingen.

§ 1. Een onderbord met de vermelding "Taxi" mag vanaf 1 januari 2020 geplaatst worden onder het bord F17.

§ 2. De onderborden met een blauwe achtergrond mogen behouden worden tot 1 januari 2035.

§ 3. De verkeersborden die overeenstemmen met het hierna afgebeelde model, mogen behouden worden tot 1 januari 2035.

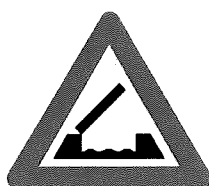
Art. 86. – Dispositions transitoires.

§ 1^{er}. Un panneau additionnel avec la mention « Taxi » peut être placé en dessous du signal F17 à partir du 1^{er} janvier 2020.

§ 2. Des panneaux additionnels avec fond bleu peuvent être maintenus jusqu'au 1^{er} janvier 2035.

§ 3. Les signaux routiers conformes aux modèles ci-après, peuvent être maintenus jusqu'au 1^{er} janvier 2035.

A9



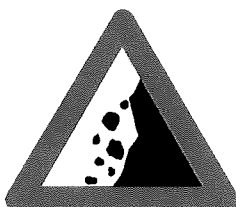
A11



A15



A19



A21



- 166 -

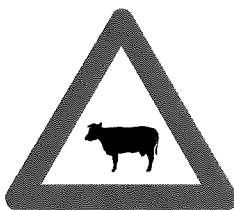
A23



A25



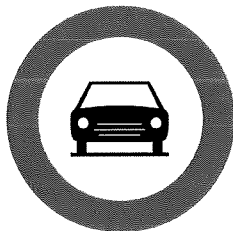
A29



A31

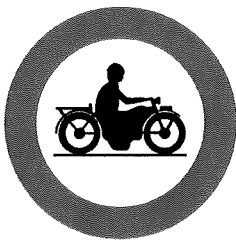


C5

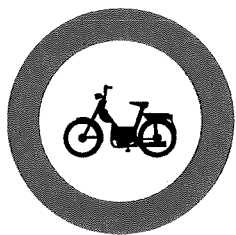


C7

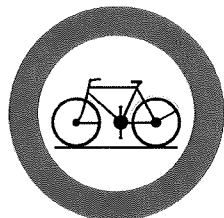
- 167 -



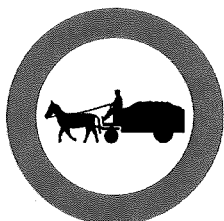
C9



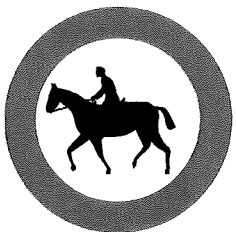
C11



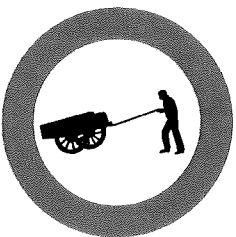
C13



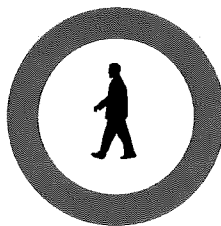
C15



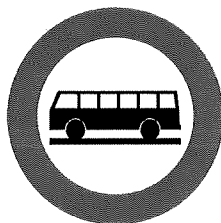
C17



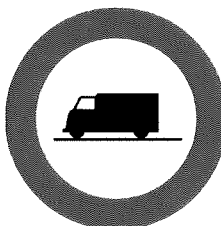
C19



C22



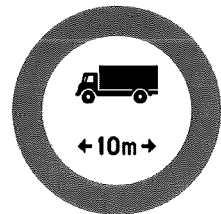
C23



C24b

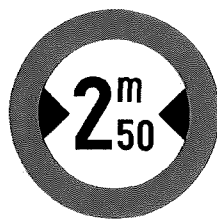


C25

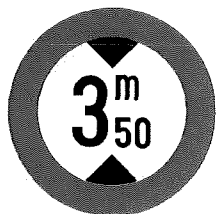


C27

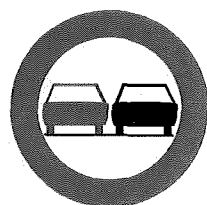
- 169 -



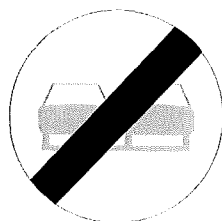
C29



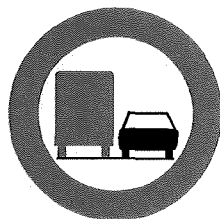
C35



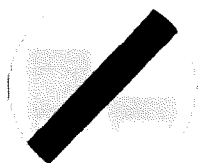
C37



C39



C41

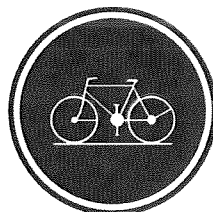


C48

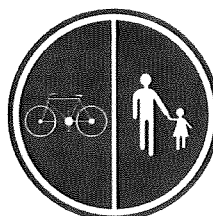
- 170 -



D7



D9



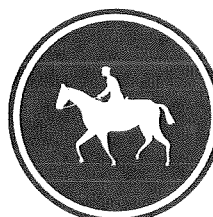
D10



D13



D15



E9b

- 171 -



E9i



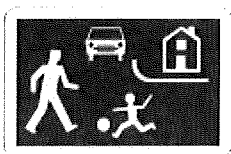
F9



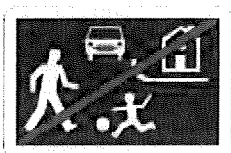
F11



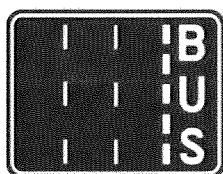
F12a



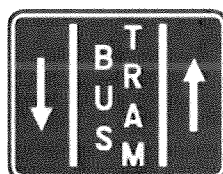
F12b



F17



F18



F47



F49



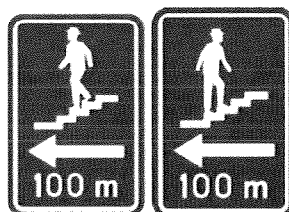
F50



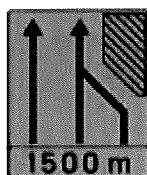
F50bis



F51



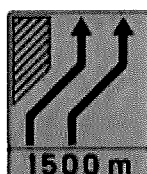
F79



Voorwegwijzer die de vermindering van het aantal rijstroken aankondigt.

Signal de préavis annonçant la réduction du nombre de bandes de circulation.

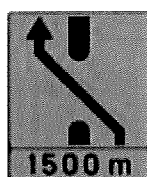
F81



Voorwegwijzer die een uitwijking aankondigt.

Signal de préavis annonçant un évitement.

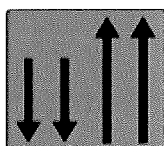
F83



Voorwegwijzer die een doorsteek van de middenberm aankondigt.

Signal de préavis annonçant une traversée de la berme centrale.

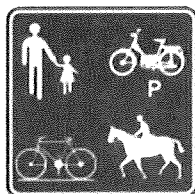
F85



Verkeer toegelaten in beide richtingen op een deel van de rijbaan met eenrichtingsverkeer.

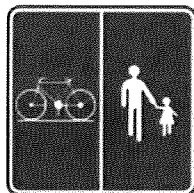
Circulation admise dans les deux sens sur une section de chaussée à sens unique.

F99a

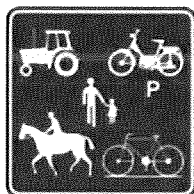


F99b

- 174 -



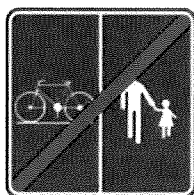
F99c



F101a



F101b



F101c



F103



F105



Onderborden, symbolen of opschriften.

Panneaux additionnels, symboles ou inscriptions.

M1



M2



M3



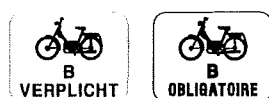
M4



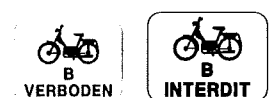
M5



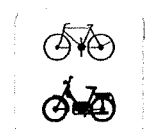
M6



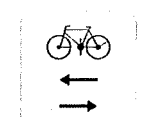
M7



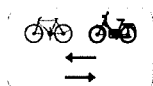
M8



M9



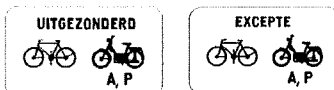
M10



M11



M12



M13



M14



M15



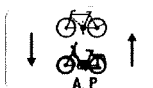
M16



M17



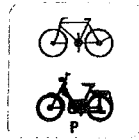
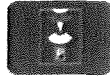
M18



M19



M20



BETALEND

PAYANT

AUTODELEN

VOITURES PARTAGEES

S.31



Art. 87. – Inwerkingtreding.

Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2021.

Art. 88. – Uitvoeringsbepaling.

De minister bevoegd voor het Wegverkeer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te

Art. 86. – Entrée en vigueur.

Cet arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

Art. 88. – Article d'exécution.

Le ministre qui a la Circulation routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

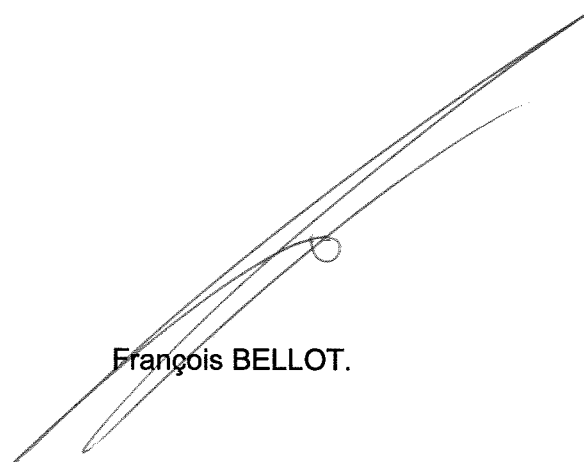
Donné à

Van Koningswege:

Par le Roi :

De Minister van Mobiliteit, belast met
Belgocontrol en de Nmbs

Le Ministre de la Mobilité, chargé de
Belgocontrol et de la Sncb

A handwritten signature in dark ink, consisting of several overlapping, sweeping strokes that form a cursive, elongated shape. The signature is positioned diagonally across the page.

François BELLOT.

**Bijlage 1 bij het koninklijk besluit van
xxxxx betreffende het Verkeers-
reglement.**

Betekenis symbolen en opschriften op
onderborden:

**Annexe 1 à l'arrêté royal du ... relatif
au Code de la route.**

Signification des symboles et inscriptions
sur les panneaux additionnels:

P.1



Voetgangers.

Piétons.

P.2



Fietsen.

Bicyclettes.

P.3



A



B



P

Bromfietsen (klasse A, B, P).

Cyclomoteurs (classe A, B, P).

P.4



Personenauto's, auto's voor dubbel
gebruik en minibussen.

Voitures, voitures mixtes et minibus.

2

P.5



Lichte vrachtauto's en vrachtauto's.

Camionnettes et camions.

P.6



Aanhangwagens en opleggers.

Remorques et semi-remorques.

P.7



Autocars.

Autocars.

P.8



Motorfietsen.

Motocyclettes.

P.9



Motorvoertuigen met vier wielen, geconstrueerd voor onverhard terrein, met een open carrosserie, een stuur als op een motorfiets en een zadel.

Véhicules à moteur à quatre roues, construits pour terrain non praticable, avec une carrosserie ouverte, un guidon comme sur une motocyclette et une selle.

P.10



Kampeerwagens.

Autocaravanes.

P.11



Landbouw- of bosbouwtrekkers.

Tracteurs agricoles ou forestiers.

P.12



Kampeeraanhangwagens.

Remorques de camping.

P.13



Auto met kampeeraanhangwagen.

Voitures avec remorque de camping.

P.14

max. 3,5t

Voertuigen waarvan de maximaal toegelaten massa lager of gelijk is dan de aangeduide massa.

Véhicules dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à la masse indiquée.

P.15

+3,5t

Voertuigen waarvan de maximaal toegelaten massa hoger is dan de aangeduide massa.

Véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à la masse indiquée.

P.16

TAXIS

Taxi's.

Taxis.

P.17



Voertuigen met ten minste 2, 3 of 4 inzittenden, naargelang van de vermelding, evenals de voertuigen van de geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.

Véhicules occupés par au moins 2, 3 ou 4 personnes, selon le cas, ainsi qu'aux véhicules des services publics réguliers de transport en commun.

De andere voertuigen mogen de aldus gesignaleerde rijstrook slechts volgen :

Les autres véhicules ne peuvent emprunter la bande de circulation ainsi réservée que pour :

1° om de op- en afritten te gebruiken;

1° utiliser les voies d'accès et de sorties ;

2° om van richting te veranderen of om een aanpalende eigendom te bereiken.

2° changer de direction ou accéder aux propriétés riveraines.

P.18



Laden en lossen van zaken.

Chargement et déchargement de choses.

P.19



In- en uitstappen van personen.

Débarquer et embarquer des personnes.

P.20



Voertuigen die gebruikt worden door personen met een parkeerkaart voor personen met een handicap.

Véhicules utilisés par des personnes avec une carte de stationnement pour personnes handicapées.

P.21

GEMEENTELIJKE PARKEERKAART

CARTE COMMUNALE DE STATIONNEMENT

BEWONERSKAART

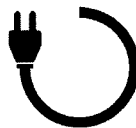
CARTE DE RIVERAIN



Voertuigen die gebruikt worden door personen met een gemeentelijke parkeerkaart, bewonerskaart of in het kader van « voertuigdelen ». Dit laatste verkeersbord mag worden aangepast in functie van de categorie van het voertuig of de weggebruiker.

Véhicules utilisés par des personnes avec une carte communale de stationnement, carte de riverain ou carte dans le cadre de « véhicules partagés ». Ce dernier signal peut être adapté en fonction du type de véhicule ou d'utilisateur de la route.

P.22



Elektrische voertuigen.

Véhicules électriques.

Deze verkeersborden mogen worden aangepast in functie van de categorie van het voertuig.

Ces signaux peuvent être adaptés en fonction du type de véhicule.

Voorbeeld :

Exemple :



Meerdere categorieën van voertuigen of weggebruikers mogen op eenzelfde onderbord worden vermeld.

Plusieurs catégories de véhicules ou d'utilisateurs de la voie publique peuvent être mentionnées sur un seul et même panneau additionnel.

Gezien om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van xxxxx.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du xxxx.

Gegeven te

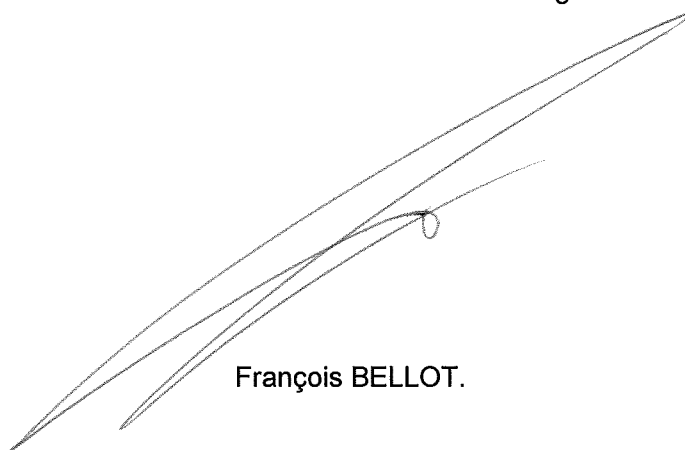
Donné à

Van Koningswege :

Par le Roi :

De Minister van Mobiliteit, belast met
Belgocontrol en de Nmbs

Le Ministre de la Mobilité , chargé
de Belgocontrol et de la Sncb

A handwritten signature in dark ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a cursive script. The signature is positioned diagonally across the page, starting from the lower left and extending towards the upper right.

François BELLOT.

**Bijlage 2 bij het koninklijk besluit van
xxxxx betreffende het Verkeers-
reglement.**

**Annexe 2 à l'arrêté royal du ... relatif au
Code de la route.**

Symbolen op de aanwijzingsborden.

Symboles sur les signaux d'indication

S.1



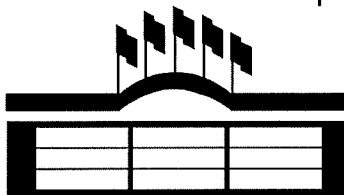
Luchthaven.

Aéroport.

S.2

Voorbeeld:

Exemple:



Beurs- of tentoonstellingshal.

Hall de foire ou d'exposition.

S.3



Haven.

Port.

S.4



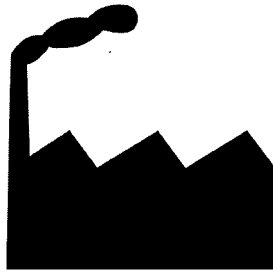
Car-Ferry.

Car-Ferry.

S.5

Voorbeeld:

Exemple :



Bedrijf en industriepark.

Entreprise et zone industrielle.

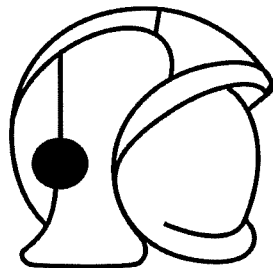
S.10



Politiediensten.

Services de police.

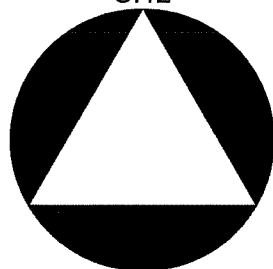
S.11



Brandweer.

Pompiers.

S.12

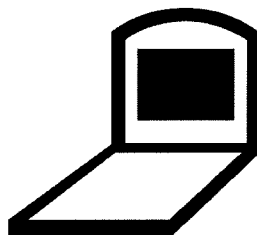


Civiele bescherming.

Protection civile.

3

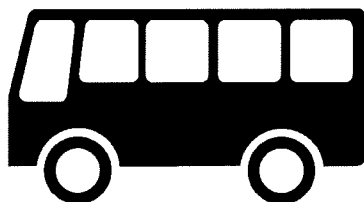
S.13



Begraafplaats.

Cimetière.

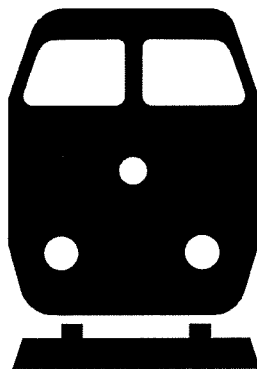
S.14



Busstation.

Gare de bus.

S.15



Treinstation.

Gare de chemin de fer.

S.16



Wegstation.

Gare routière.

S.17

Voorbeeld:

Exemple:



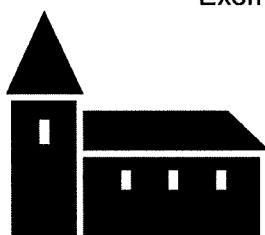
Stadhuis of gemeentehuis.

Hôtel de ville ou maison communale.

S.18

Voorbeeld:

Exemple:



Plaats voor eredienst.

Lieu de culte.

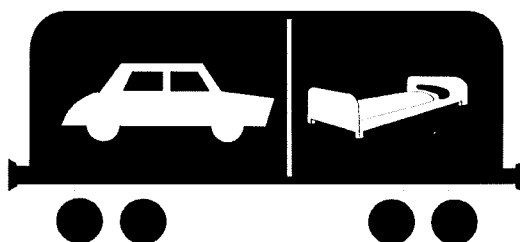
S.19



Gerechtsgebouw.

Palais de justice.

S.20



Autoslaaptrein.

Train auto-couchettes.

Voorbeeld:

S.21

Exemple:



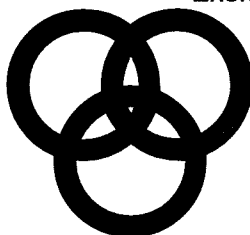
Postkantoor.

Bureau de poste.

S.30

Voorbeeld:

Exemple:



Sportcentrum, stadium, omnisporthal.

Centre sportif, stade, hall omnisport.

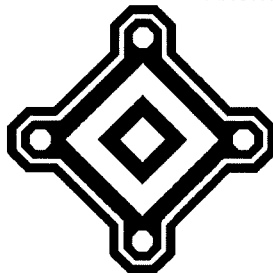
De bevoegde Minister bepaalt de bijzondere symbolen die mogen gebruikt worden voor het aanduiden van bepaalde sporttakken.

Le Ministre compétent détermine les symboles spécifiques qui peuvent être utilisés pour la signalisation de certaines disciplines sportives.

S.31

Voorbeeld:

Exemple:



Historisch monument

Monument historique

S.32

Voorbeeld:

Exemple:



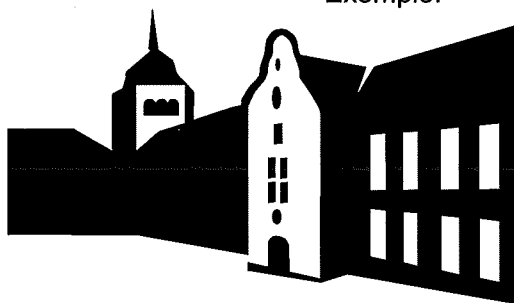
Ruïnes.

Ruines.

S.33

Voorbeeld:

Exemple:



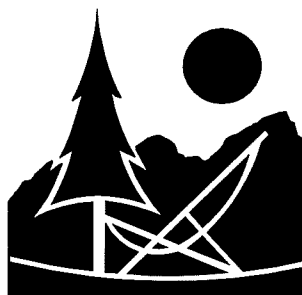
Klooster, abdij.

Monastère, abbaye.

S.34

Voorbeeld:

Exemple:



Cultureel park, recreatie- of pretpark.

Parc culturel, de loisirs, ou d'attractions.

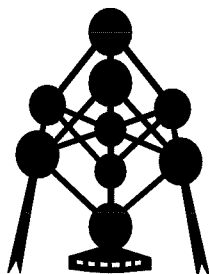
Een specifieke symbool in het zwart op witte achtergrond kan evenwel worden gebruikt.

Un logo spécifique en noir sur fond blanc peut toutefois être utilisé.

S.35

Voorbeeld:

Exemple:



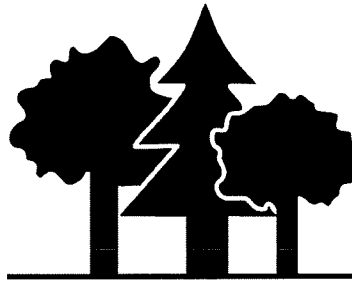
Monument of merkwaardig landschap die op specifieke wijze afgebeeld worden (voorbeeld).

Monument ou site remarquable qui sont symbolisés de manière spécifique (exemple).

Voorbeeld:

S.36

Exemple:



Natuurpark.

Parc naturel.

Gezien om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van xxxxx.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du xxxx.

Gegeven te

Donné à

Van Koningswege :

Par le Roi :

De Minister van Mobiliteit, belast met
Belgocontrol en de Nmbs

Le Ministre de la Mobilité, chargé de
Belgocontrol et de la Sncb

François BELLOT.

RAPPORT AU ROI

SIRE,

Le projet d'arrêté royal que j'ai l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté remplace 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 par un Code de la route modernisé.

Historique.

En octobre 2005, le Ministre de la Mobilité convoquait des acteurs du monde de la sécurité routière pour leur demander d'entreprendre la simplification de la réglementation routière.

L'objectif était double. D'une part, que le Code de la route devienne la règle et le panneau l'exception, ce qui présuppose que le Code de la route soit suffisamment logique et lisible que pour être compris par tous, et, d'autre part, que la signalisation routière devienne claire et uniforme.

Un premier groupe de travail s'est donc réuni à de nombreuses reprises. Ses travaux ont donné lieu à la promulgation d'une loi intégrant dans la loi du 16 mars 1968 le devoir général de prudence vis-à-vis des autres usagers et en particulier des plus vulnérables, devoir qui était auparavant contenu dans de multiples dispositions du Code de la route¹. Un projet de simplification du Code de la route a été, en parallèle, préparé et soumis à la Commission fédérale pour la Sécurité routière.

Une première série de fiches relatives au placement de la signalisation routière a également été adressée aux gestionnaires de voiries avec pour objectif de placer moins de signaux routiers, mais de les placer mieux².

VERSLAG AAN DE KONING

SIRE,

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 Verkeersreglement.

Historiek.

In oktober 2005 heeft de Minister van Mobiliteit aan de actoren uit de wereld van de verkeersveiligheid gevraagd om de Verkeersreglementering te vereenvoudigen.

Het doel was dubbel. Enerzijds dat het Verkeersreglement de regel wordt en het verkeersbord de uitzondering, wat een voldoende logisch en leesbaar Verkeersreglement veronderstelt dat door iedereen wordt begrepen, en anderzijds, een duidelijke en uniforme bewegwijzering.

Een eerste werkgroep vergaderde vele malen. De werkzaamheden ervan hebben geleid tot de afkondiging van de wet tot invoering van de algemene voorzichtigheidsplicht ten aanzien van andere weggebruikers en in het bijzonder de zwaksten in de wet van 16 maart 1968. Deze plicht was voorheen in verscheidene bepalingen van het Verkeersreglement¹ opgenomen. Tegelijkertijd werd een ontwerp ter vereenvoudiging van het Verkeersreglement voorbereid en voorgelegd aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.

Een eerste pakket fiches met betrekking tot de plaatsing van verkeersborden, met als doel minder verkeersborden te plaatsen, en deze beter te plaatsen, werd eveneens aan de wegbeheerders gestuurd².

¹ Loi du 20 mars 2007 modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière et la loi du 22 février 1965 permettant aux communes d'établir des redevances de stationnement applicables aux véhicules à moteur, M.B., 6 avril 2007.

Wet tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer en van de wet van 22 februari 1965 waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan parkeergeld op motorrijtuigen in te voeren, M.B., 6 april 2007.

² Guide « *Signaler moins mais mieux* », édité par l'Institut belge pour la Sécurité routière, avril 2007.

Minderbordengids « *Minder signaleren maar beter* », uitgegeven door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, april 2007.

Au cours des deuxièmes Etats généraux de la Sécurité routière de mars 2007, mandat a été donné à un groupe de travail de la Commission fédérale de « poursuivre la simplification du Code de la route et le rendre compréhensible pour tous les usagers afin d'arriver à une législation transparente et claire, connue par tous »³. Cet engagement a ensuite été repris par le Secrétaire d'Etat à la Mobilité dans sa note de politique générale⁴.

En 2015, la 3^e mesure proposée dans le cadre des 4^e Etats Généraux de la Sécurité routière proposait à nouveau la simplification du Code de la route, avec pour objectif « d'améliorer la connaissance de la législation routière via des règles plus claires »⁵. C'est dans ce cadre que le présent projet d'arrêté royal a été élaboré.

Pourquoi une modernisation ?

Le Code de la route a, depuis son existence sous la forme d'un arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, été modifié à près de 90 reprises, et connaît en moyenne trois modifications annuelles rien que sur ces dix dernières années.

Seuls 23 des 115 articles qui composent le texte actuel n'ont fait l'objet d'aucune modification.

La réglementation est devenue une véritable mosaïque de toutes sortes de dispositions et de références croisées qui ont entaché la lisibilité et la logique interne du texte et qui le rendent sur certains points particulièrement ardu à maîtriser.

Ces dernières années ont également permis à différentes associations d'usagers d'obtenir des adaptations (légitimes) en faveur du secteur qu'elles défendent (piétons, cyclistes, motards, etc.) avec pour conséquence que le Code de la route est devenu un Code « à la carte », c'est-à-dire présentant une multitude d'exceptions et de particularités en fonction des groupes-cibles concernés, au détriment d'une certaine uniformité. En ce sens, il faut

Tijdens de tweede Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van maart 2007, werd een werkgroep van de Federale Commissie gemandateerd "de vereenvoudiging van het Verkeersreglement voort te zetten en deze begrijpelijker te maken voor alle weggebruikers met als einddoel een transparante en duidelijke wetgeving, gekend door iedereen"³. Dit engagement werd daarna overgenomen door de Staatssecretaris voor Mobiliteit in zijn algemene beleidsnota⁴.

In 2015 werd opnieuw, in maatregel 3 van de 4^{de} Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid een vereenvoudiging van het verkeersreglement opgenomen met als doel "de kennis van de Verkeersreglementering te verbeteren via duidelijkere verkeersregels"⁵. Het is in dat kader dat het huidige ontwerp van koninklijk besluit werd geredigeerd.

Waarom een modernisering?

Het Verkeersreglement werd, sinds zijn bestaan onder de vorm van het koninklijk besluit van 1 december 1975, 90 keer gewijzigd, en werd alleen al gedurende de laatste tien jaar gemiddeld drie keer per jaar gewijzigd.

Slechts 23 van de 115 artikelen van de huidige tekst werden geen enkele keer gewijzigd.

De reglementering is een echte mozaïek geworden van allerhande bepalingen en van kruisverwijzingen die de leesbaarheid en de interne logica van de tekst niet ten goede komen en ervoor hebben gezorgd dat een goed begrip van bepaalde punten niet evident is.

De laatste jaren zijn verschillende belangenorganisaties erin geslaagd om (gerechtvaardigde) aanpassingen te verkrijgen in het voordeel van de sector die ze verdedigen (voetgangers, fietsers, motorfietsers, etc.), met als gevolg dat het Verkeersreglement een reglement "à la carte" is geworden, met een veelheid aan uitzonderingen en bijzonderheden afhankelijk van bepaalde doelgroepen en ten koste van de uniformiteit. In die zin moeten we constateren en

³ Charte pour une Circulation plus sûre, <http://www.cfsr.be/Docs/Charte.pdf>.

Charter voor een veiliger verkeer, <http://www.fcvv.be/Docs/Charter.doc>.

⁴ Doc. parlem., la Chambre, session 2008-2009, 52/1529-20, 7 novembre 2008, p. 26 et 27.

Parl. Doc., De Kamer, zittingsperiode 2008-2009, 52/1529-20, 7 november 2008, p. 26 en 27.

⁵ www.egsr2015.be.

constater et accepter que le Code de la route reflète la complexité de la société moderne.

Le Code de la route a ce caractère très particulier qu'il consiste en un règlement qui est appliqué quotidiennement par des millions de citoyens. Il suffit de penser aux seules règles applicables aux piétons (plus d'une trentaine). Il est donc essentiel qu'il puisse être compris par tous et que chaque règle soit énoncée de la manière la plus univoque possible.

En réaction aux multiples modifications dont il a fait l'objet la dernière décennie, des voix se sont également fait entendre du côté des professionnels de la réglementation routière, en particulier les services de police, en vue de simplifier le texte du Code.

Méthode suivie.

Des réunions préparatoires se sont tenues en mars 2016 en présence des représentants des ministres régionaux afin de convenir de la méthode de travail et des desiderata de chaque partenaire. Il a été opté pour conserver au maximum les acquis des travaux précédents sur la réforme du Code de la route (version « 0 »).

Parallèlement, des courriers ont été envoyés à de nombreux stakeholders afin de prendre connaissance de leurs attentes quant à une modernisation du Code de la route : associations d'usagers (clubs automobiles, associations de cyclistes, motards, personnes à mobilité réduite), fédérations professionnelles (écoles de conduite, centres d'examen, transporteurs) et associations des villes et communes.

Un groupe de travail rassemblant les représentants institutionnels concernés a débuté ses activités en avril 2016 : SPF Mobilité et Transports, SPF Justice, les trois Régions, le Centrex Circulation routière de la police intégrée, des représentants du Collège des procureurs généraux et de l'association des juges de police.

accepter que le Code de la route reflète la complexité de la société moderne.

Het Verkeersreglement heeft het zeer specifieke karakter dat het een reglement is dat dagelijks wordt toegepast door miljoenen mensen. Denken we maar aan de regels die van toepassing zijn op voetgangers (meer dan dertig). Het is dan ook essentieel dat het door iedereen kan worden begrepen en dat elke regel op een zo duidelijk mogelijk manier geformuleerd is.

In reactie op de vele wijzigingen die het tijdens het laatste decennium heeft ondergaan, zijn er ook stemmen opgegaan van de mensen die professioneel met de Verkeersreglementering bezig zijn, in het bijzonder de politiediensten, om de tekst van het Verkeersreglement te vereenvoudigen.

Gevolgde methode.

In maart 2016 werden een aantal voorbereidende vergaderingen georganiseerd met de vertegenwoordigers van de gewestministers om een werkmethode af te spreken en te luisteren naar de desiderata van elke partner. Er werd voor gekozen om het vroegere werk dat in het kader van de herziening van het Verkeersreglement reeds is gebeurd maximaal te behouden (versie "0").

Tegelijkertijd werd aan de verschillende stakeholders gevraagd wat hun verwachtingen waren voor een gemoderniseerd Verkeersreglement: verenigingen van weggebruikers (automobilclubs, verenigingen voor fietsers, motorfietsers, personen met een beperkte mobiliteit), beroepsfederaties (rijsscholen, examencentra, transporteurs) en de verenigingen van steden en gemeenten.

Een werkgroep samengesteld uit de betrokken institutionele vertegenwoordigers heeft zijn werkzaamheden aangevat in april 2016: FOD Mobiliteit en Vervoer, FOD Justitie, de drie gewesten, Centrex Wegverkeer van de geïntegreerde politie, vertegenwoordigers van het College van Procureurs-generaal en het verbond van politierechters.

L'arrêté de 1975 a été passé en revue par le groupe de travail, dans l'ordre des articles, jusqu'en juin 2017. Les suggestions reçues des stakeholders ont été analysées au fur et à mesure. Le texte préparé a ensuite été soumis à relecture fin 2017. Début 2018, le SPF Mobilité et Transports a encore inclus les propositions d'adaptations et d'améliorations dans le projet et réalisé une dernière analyse de cohérence.

Pourquoi un remplacement de l'AR du 1^{er} décembre 1975 ?

Les travaux de simplification du Code de la route menés en 2011 avaient abouti à la rédaction d'un projet d'arrêté royal remplaçant l'arrêté du 1^{er} décembre 1975 dans son intégralité (version « 0 »). Ce projet, qui n'avait finalement jamais été adopté, a été proposé en 2016 comme base de travail pour la rédaction du projet actuel.

Compte tenu de la 6^e réforme de l'Etat qui est intervenue entretemps, il a toutefois été opté au début des travaux pour une approche moins radicale de peur de devoir faire face aux nombreuses difficultés qu'engendrait la régionalisation partielle du Code. C'est donc l'option d'une modification de l'AR du 1^{er} décembre 1975 qui a été préférée dans un premier temps.

La complexité peut facilement être illustrée par quelques exemples :

- l'article 11 (limitations de vitesse) est régionalisé à l'exception très précisément du 11.2.1°, al. 1^{er}, a), qui concerne la vitesse de 120 km/h sur autoroute et l'exception formulée au 2^e alinéa (90 km/h pour les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5t) ;
- l'article 22*bis*, qui concerne les règles applicables dans les zones résidentielles et de rencontre est purement fédéral, à l'exception du 3° qui reprend la limitation de vitesse à 20 km/h ;
- l'article 61.4.1 qui établit que les feux de signalisation sont placés à droite de la chaussée est aussi bien une règle de

Tot in juni 2017 heeft de werkgroep het koninklijk besluit van 1975 artikel per artikel geanalyseerd. De suggesties van de stakeholders werden tegelijkertijd meegenomen. Het resultaat daarvan werd eind 2017 voor herlezing aan de leden van de werkgroep voorgelegd. Begin 2018 heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer de voorstellen tot aanpassingen en verbeteringen in het ontwerp verwerkt en werd de coherentie een laatste keer afgetoetst.

Waarom een vervanging van het KB van 1 december 1975?

De werkzaamheden tot vereenvoudiging van het Verkeersreglement in 2011 hebben geleid tot een ontwerp van koninklijk besluit dat het koninklijk besluit van 1 december 1975 in zijn totaliteit verving (versie "0"). Dit ontwerp, dat uiteindelijk nooit werd aangenomen, heeft als basis gediend voor de redactie van het huidige ontwerp.

Rekening houdend met de zesde staatshervorming werd bij het begin van de werkzaamheden voor een minder radicale aanpak gekozen uit schrik voor de moeilijkheden van een gedeeltelijke regionalisering van het verkeersreglement. Bijgevolg werd in eerste instantie gekozen voor een wijziging van het KB van 1 december 1975.

De complexiteit kan makkelijk worden geïllustreerd aan de hand van enkele voorbeelden:

- artikel 11 (snelheidsbeperkingen) is geregionaliseerd met uitzondering van zeer specifiek 11.2.1°, eerste lid, a), dat de snelheid van 120 km/u op autosnelwegen betreft en de uitzondering voorzien in het tweede lid (90 km/u voor de voertuigen voor het vervoer van zaken van meer dan 3,5 ton);
- artikel 22*bis*, dat betrekking heeft op de regels die gelden in woonerven en erven betreft een louter federale bevoegdheid, met uitzondering van punt 3° dat in een snelheidsbeperking van 30 km/u voorziet;
- artikel 61.4.1 dat bepaalt dat de verkeerslichten rechts worden geplaatst, betreft zowel een plaatsingsvoorwaarde

placement de la signalisation routière (régionale) qu'une règle qui s'impose aux usagers (fédéral) ;

- l'article 82 qui détermine les spécifications techniques des vélos et autres cycles (dimensions, sonnette, catadioptrés, feux, etc.) est une règle fédérale, à l'exception du 82.5, qui concerne le chargement des remorques tractées par ces véhicules.

Il existe ainsi une multitude de dispositions dans le Titre III du Code de la route qui peuvent être considérées comme des conditions de placement de la signalisation routière alors qu'elles précisent en même temps aux usagers les conditions dans lesquelles les signaux routiers s'imposent à eux (en ce sens qu'elles concernent la valeur même du signal routier, qui est resté de compétence fédérale).

Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, il est apparu que les progrès resteraient très limités si l'on s'abstenait systématiquement de modifier la rédaction d'articles qui contenaient en partie des règles régionales.

La question de la renumérotation des articles s'est également rapidement posée. Comment prétendre moderniser le texte en laissant subsister des articles *22bis* ou *octies*, par exemple ?

Il existe d'ailleurs d'autres exemples de renumérotation de textes à la suite d'une redistribution des compétences qui ont reçu l'aval du Conseil d'Etat⁶.

L'option d'une renumérotation des articles relatifs à la signalisation routière (articles 65 à 85) a d'ailleurs été abordée en Comité exécutif des ministres de la mobilité en octobre 2017 et approuvée, pour autant que les dispositions régionales ne soient pas modifiées.

Finalement, les auteurs du texte ont pris l'option d'assumer pleinement les conséquences de la régionalisation en abrogeant purement et simplement l'arrêté du 1^{er} décembre 1975, afin de repartir sur une

van de verkeerstekens (regionaal) als een verkeersregel die geldt voor de weggebruikers (federaal);

- artikel 82 dat technische eisen bepaalt van fietsen en andere rijwielen (afmetingen, bel, reflectoren, lichten, enz.) is een federale regel, met uitzondering van artikel 82.5, die een regel bevat met betrekking tot de lading van aanhangwagens getrokken door deze voertuigen.

Zo zijn er ook tal van bepalingen in Titel III van het Verkeersreglement die kunnen beschouwd worden als plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens maar die tegelijkertijd voor de weggebruikers verduidelijken onder welke voorwaarden de verkeersborden voor hen gelden (in dit geval betreft het de betekenis van het verkeersbord zelf, wat een federale bevoegdheid betreft).

Naargelang de werkzaamheden vorderden, werd het duidelijk dat het systematisch vermijden van aanpassingen van artikelen die zowel federale als regionale bevoegdheden bevatten het eindresultaat niet ten goede zou komen.

De vraag tot hernummering van de artikelen werd eveneens snel gesteld. Hoe kan gewag gemaakt worden van een modernisering wanneer tegelijkertijd artikelen zoals bijvoorbeeld *22bis* of *octies* worden behouden?

Er bestaan ook andere voorbeelden waarbij als gevolg van een herverdeling van de bevoegdheden teksten werden hernummerd, met goedkeuring van de Raad van State⁶.

De keuze voor een nieuwe nummering van de artikelen die betrekking hebben op de verkeerstekens (artikelen 65 tot 85) is reeds aan bod gekomen tijdens het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit van oktober 2017 en goedgekeurd, voor zover dat de regionale bepalingen niet worden gewijzigd.

Daarom hebben de auteurs van het ontwerp er uiteindelijk voor gekozen om, volledig conform met de regionalisering, het besluit van 1 december 1975 simpelweg in zijn geheel op te heffen en opnieuw te vertrekken vanuit een gezondere basis en een tekst die voor wat

⁶ Avis n°39.980 du 27 mars 2006 et n°47.996 du 27 février 2015.

Advies nr. 39.980 van 27 maart 2006 en nr. 47.996 van 27 februari 2015.

base plus saine et un texte dont la paternité en termes de compétences serait incontestable.

Idéalement, ce remplacement devrait s'accompagner d'un remplacement concomitant de l'arrêté de 1975 par chaque Région en ce qui concerne ses compétences. Ainsi, la matière de la circulation routière sera réglée par chaque législateur dans le cadre de ses compétences au moyen d'un arrêté qui lui est propre. C'est notamment pour permettre la mise en place de ce nouvel ensemble normatif que la date d'entrée en vigueur du présent arrêté est fixée au 1^{er} janvier 2021.

Il va donc de soi que le nouveau texte réglementaire abrogeant l'arrêté de 1975 ne remet en rien en question les conséquences et la répartition des compétences visées dans la loi spéciale. Les dispositions reprises ou nouvellement écrites dans le projet de texte doivent être interprétées comme étant d'attribution exclusivement fédérale.

Ainsi, lorsqu'il est question à l'article 68, § 1^{er}, de préciser que « *Le conducteur doit respecter les signaux relatifs à la priorité qui se trouvent du côté droit ou au-dessus de la chaussée* », l'idée n'est pas de déterminer à quel endroit les signaux de priorité doivent être placés (compétence régionale), mais de préciser la portée juridique de ces signaux, compte tenu de l'endroit où ils se trouvent.

Une autre crainte concernant le remplacement de l'arrêté de 1975 concernait la difficulté pour les praticiens (police, tribunaux, ...) de devoir se réappropriier des références totalement nouvelles.

Des différentes consultations menées pendant le travail de préparation, il est cependant apparu que l'option d'un remplacement intégral de l'arrêté était peut-être justement préférable à une modification en profondeur de ce dernier.

Sur le plan informatique (les infractions au Code de la route sont toutes reprises en détail sous des codes dans les tables d'ISLP et de MaCH afin de permettre la rédaction de procès-verbaux, transactions, ordres de paiement et jugements standardisés), le travail à réaliser ne serait d'ailleurs pas plus compliqué. Dans tous les cas, la création d'un nouveau code pour

betreft het beheer als wat betreft de bevoegdheden onbetwistbaar is.

Idealiter zou deze vervanging gepaard moeten gaan met een gelijktijdige vervanging van het besluit van 1975 door elk gewest voor wat betreft hun bevoegdheden. Op die manier zal het wegverkeer door elke wetgever, binnen hun bevoegdheidsdomein, geregeld worden door middel van hun eigen besluit. Om toe te laten dit nieuwe normatieve kader uit te werken, wordt de inwerkingtreding van dit besluit bepaald op 1 januari 2021.

Het spreekt voor zich dat de nieuwe reglementaire tekst die als gevolg heeft dat het besluit van 1975 wordt opgeheven, op geen enkele wijze de gevolgen en de verdeling van de bevoegdheden, zoals bepaald in de bijzondere wet, in vraag stelt. De bepalingen in het ontwerp die werden behouden of werden ingevoegd moeten beschouwd worden als exclusieve federale bevoegdheden.

Dus, wanneer er in artikel 68, § 1, gepreciseerd wordt "*De bestuurder moet de voorrangsborden in acht nemen die zich rechts van of boven de rijbaan bevinden*" is het niet de bedoeling te bepalen op welke plaats de voorrangsborden moeten worden geplaatst (gewestelijke bevoegdheid), maar wel om de juridische draagwijdte van deze verkeersborden te preciseren, rekening houdend met de plaats waar ze zich bevinden.

Een andere vrees voor een vervanging van het besluit van 1975 betrof de moeilijkheid voor de mensen op het terrein (politie, rechtbanken, ...) om zich aan te passen aan de volledig nieuwe structuur.

Tijdens de periode dat de werkgroep werkte aan de herziening van het verkeersreglement werden verschillende organisaties bevestigd over de methode en daaruit is gebleken dat een integrale vervanging van het besluit misschien wel meer aangewezen was dan een grote aanpassing ervan.

Voor wat betreft het informaticagedeelte (de overtredingen van het Verkeersreglement zijn allemaal onder de vorm van codes opgenomen in de tabellen van ISLP en MaCH met het oog op een gestandaardiseerde redactie van processen-verbaal, minnelijke schikkingen, bevelen tot betalen en veroordelingen), zou dit het werk niet complexer maken. In elk geval is

chaque infraction est requise. Un soin particulier ayant été apporté à la reformulation de chaque disposition, on peut même s'attendre à ce que leur intégration soit facilitée dans des tables d'infractions.

Articulation des règles générales avec la signalisation routière.

Dès le début des travaux, l'objectif a été de supprimer du texte toutes les indications n'apportant pas de plus-value. Le Code de la route ne doit contenir que des règles juridiques, à respecter, et rien d'autre.

C'est dans cet esprit que les termes « zones de séjour » et « zones de vacances », par exemple, ont été enlevés.

La signalisation routière exposée au Titre 3 permet également d'aller au-delà des règles générales contenues dans le Titre 2 sans qu'il soit besoin d'énumérer tous les cas de figure susceptibles de se présenter. Il est ainsi possible pour un gestionnaire de voirie d'imposer une interdiction de dépassement à un endroit donné au moyen du signal C35 ou d'une ligne blanche continue sans qu'il ne soit nécessaire d'énoncer cette possibilité dans l'article 17 relatif aux interdictions de dépassement. Les règles générales se bornent donc à n'énoncer que ce qui est d'application à défaut de signalisation routière.

Il existe toutefois une limite en ce qui concerne la possibilité de faire exception aux règles générales.

Ainsi donc, s'il a au début des travaux été estimé que la mention « sauf réglementation locale » était superflue et pouvait être omise, cette dernière (ou une formulation équivalente) a, finalement, été maintenue dans les cas où elle revient à permettre au gestionnaire de voirie de déroger à la règle générale, c'est-à-dire d'autoriser un comportement normalement interdit en vertu de celle-ci.

Par exemple, le stationnement est interdit sur les trottoirs et accotements surélevés en agglomération, sauf réglementation locale (art. 29, 3°, a)). Idem pour la règle selon laquelle tout conducteur doit tenir sa droite et laisser les

toch een nieuwe code voor elke overtreding noodzakelijk. Omdat er veel zorg is besteed aan de herformulering van elke bepaling, lijkt het opnemen ervan in de tabellen van de overtredingen zelfs makkelijker.

Samenhang van de algemene regels met de verkeerstekens.

Van bij het begin van de werkzaamheden is het de bedoeling geweest om alle bepalingen die geen meerwaarde boden te schrappen. Het Verkeersreglement moet slechts de te respecteren wettelijke bepalingen bevatten, meer niet.

Daarom werden onder meer de termen "verblijfsgebied" en "vakantiezone" niet behouden.

De verkeerstekens opgenomen onder Titel 3 laten toe om verder te gaan dan de algemene regels opgenomen onder Titel 2 zonder dat het nodig is alle mogelijke gevallen op te sommen. Zo is het mogelijk voor een wegbeheerder om op een bepaalde plaats door middel van het verkeersbord C35 of door middel van een volle witte lijn een inhaalverbod in te stellen, zonder dat het nodig is deze mogelijkheid in artikel 17 dat het inhalen regelt, te vermelden. De algemene regels zijn dus van toepassing zolang er geen verkeerstekens zijn aangebracht.

Er is echter een limiet op de mogelijkheid uitzonderingen te voorzien op de algemene regels.

Hoewel er bij het begin van de werkzaamheden vanuit gegaan werd dat de vermelding "behoudens plaatselijke reglementering" overbodig was en weggelaten kon worden, werd deze (of een gelijkaardige formulering) uiteindelijk toch behouden voor de gevallen waarbij het aan de wegbeheerder toekomt af te wijken van de algemene regel, dit wil zeggen om toe te laten wat normaal gezien verboden is krachtens de algemene regel.

Bijvoorbeeld, het parkeren is verboden op trottoirs en verhoogde bermen binnen de bebouwde kom, behoudens plaatselijke reglementering (art. 29, 3°, a)). Idem voor de regel die stelt dat iedere bestuurder zo veel mogelijk rechts moet houden en de

flots directionnels à sa gauche (art. 9, § 2, al. 4 et signal D1d ou D1e).

Il s'agit là d'une application du principe élémentaire selon lequel un règlement complémentaire (de police spéciale) ne peut être contraire au règlement général (de police générale). Et c'est à l'auteur du règlement général qu'il revient de déterminer les cas où il peut être fait exception aux règles qu'il édicte, et le cas échéant dans quelle mesure⁷.

Philosophie.

Le projet de réforme du Code de la route vise autant à moderniser la structure du texte qu'à aligner les règles sur les évolutions sociétales et technologiques les plus récentes.

Sur le fond.

Bien que le Code de la route belge soit l'un des plus modernes d'Europe (la Belgique est à ce jour l'un des seuls pays à avoir réglementé l'usage des engins de déplacement et des vélos électriques), les développements technologiques annoncés risquent de chambouler la conception que nous avons de la tâche de conduite.

Alors que les véhicules autonomes ne sont pas encore une réalité sur nos routes, les avancées dans ce domaine sont pourtant annoncées de

verkeergeleiders aan zijn linkerhand moet laten (art. 9, § 2, 4^{de} lid en verkeersbord D1d of D1e).

Het gaat om de toepassing van het basisprincipe dat een aanvullend reglement (bijzondere politie) niet strijdig mag zijn met het algemeen reglement (algemene politie). En het is aan de auteur van het algemeen reglement om de gevallen, en zo nodig de voorwaarden⁷, te bepalen waarin er uitzonderingen mogelijk zijn op de door hem bepaalde regels.

Filosofie.

Het ontwerp tot herziening van het Verkeersreglement heeft tot doel de structuur van de tekst te moderniseren alsook de regels meer in lijn te brengen met de meest recente maatschappelijke en technologische ontwikkelingen.

Wat de inhoud betreft.

Ook al is het Belgische Verkeersreglement één van de meest moderne van Europa (België is vandaag één van de enige landen die het gebruik van de voortbewegingstoestellen en van de elektrische fietsen heeft gereguleerd), de aangekondigde technologische ontwikkelingen kunnen het actueel begrip van de rijtaak fundamenteel veranderen.

Ook al zijn de autonome voertuigen nog geen realiteit op onze wegen, dagelijks wordt er gewag gemaakt van de ontwikkelingen in dat

⁷ Pour la notion de règlement complémentaire, voir les lois du 1^{er} août 1899 et du 15 avril 1964 et leurs travaux préparatoires, qui établissent que les règlements complémentaires ne peuvent être contraires aux règlements généraux ; voir aussi l'arrêt du Conseil d'Etat n° 227.117, du 15 avril 2014, 10, et l'avis du Conseil d'Etat n° 60.850, du 8 février 2017, se prononçant sur le projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant modification de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière en ce qui concerne les conditions de placement des panneaux de signalisation B22 et B23 (généralisation des signaux B22 et B23), dans les termes suivants : « L'élargissement des hypothèses dans lesquelles le franchissement des signaux lumineux tricolores peut être autorisé aux cyclistes excède toutefois la compétence transférée aux régions en matière d'exigences techniques et de placement de la signalisation routière. Pareille autorisation de franchissement constitue, en effet une règle de police générale de la circulation routière. ».

Voor de notie van een aanvullend reglement, zie de wetten van 1 augustus 1899 en van 15 april 1964 en de voorbereidende werkzaamheden; zie ook het arrest van de Raad van State nr. 227.117, van 15 april 2014, 10, en het advies van de Raad van State nr. 60.850, van 8 februari 2017, over het ontwerp van besluit van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijke Gewest tot wijziging van het Ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens met betrekking tot de voorwaarden voor het plaatsen van de verkeersborden B22 en B23 (veralgemening van de borden B22 en B23) en vermeldt dat "De uitbreiding van de gevallen waarin aan fietsers toegestaan kan worden driekleurige verkeerslichten voorbij te rijden, valt echter buiten de bevoegdheid inzake technische eisen en het plaatsen van verkeerstekens die aan de gewesten is overgedragen. De toestemming die aldus wordt verleend om die lichten voorbij te rijden is immers een regel van algemene politie over het wegverkeer."

manière pratiquement quotidienne et certains constructeurs mettent déjà sur le marché des véhicules présentant un niveau 3 ou 4 d'autonomisation (voir commentaire de l'article 8). Le projet tient donc compte de cette transition, dans la mesure de ce qui est prévisible aujourd'hui. L'objectif est d'ailleurs d'être en phase avec l'évolution des normes internationales, en premier lieu desquelles la Convention de Vienne du 8 novembre 1968. Le SPF Mobilité et Transports joue en tout cas un rôle moteur dans les instances de l'UNECE (Global Forum for Road Traffic Safety) quant à la question de l'adaptation de la règle selon laquelle tout véhicule doit avoir un conducteur (art. 8).

Le nouveau texte tente par ailleurs de tenir compte des évolutions sociétales en matière de mobilité (promotion des déplacements à vélo via le feu pour le tourne-à-droite cycliste, le feu vert intégral, ...) tout en conservant, bien entendu, les avancées récentes en la matière : rue scolaire, rue cyclable, bande réservée aux heures de pointe, ...

Sur la forme.

L'objectif premier a été de réécrire ce qui pouvait ou ce qui devait l'être afin de permettre au lecteur de comprendre ce qu'on attend de lui et d'éviter toute ambiguïté. Un souci constant a été que l'information puisse être trouvée là où on peut s'attendre à la trouver. De nombreuses règles ont ainsi été regroupées dans certains articles, sections ou chapitres.

De nombreuses dispositions ont également été articulées par catégories d'usagers, notamment en ce qui concerne la place sur la voie publique.

L'intérêt est aussi, et ce n'est pas le moindre, de disposer d'un texte qui repart de zéro et qui fait table rase des retraits, ajouts, autres compléments et réécritures des règles.

Le nouveau Code de la route se clôture par la signalisation routière verticale et horizontale. A première vue, ce nouveau texte pourrait surprendre car le lecteur peut vite se rendre compte que, si certains signaux routiers n'ont pas été maintenus, plusieurs nouveaux signaux ont également été insérés, ce qui

domein en bepaalde constructeurs brengen reeds voertuigen met een automatisatieniveau 3 of 4 op de markt (zie commentaar bij artikel 8). Het ontwerp houdt dus rekening met deze transitie, althans in de mate met wat vandaag voorzienbaar is. Het is ook de bedoeling om gelijke tred te houden met de evolutie van de internationale normen, in de eerste plaats met deze van het Verdrag van Wenen van 8 november 1968. De FOD Mobiliteit en Vervoer speelt in elk geval een belangrijke rol bij de instanties van de UNECE (Global Forum for Road Traffic Safety) voor wat betreft de aanpassing van de regel die stelt dat elk voertuig een bestuurder moet hebben (art. 8).

De nieuwe tekst probeert rekening te houden met de maatschappelijke evoluties met betrekking tot de mobiliteit (bevorderen van verplaatsingen met de fiets via het verkeerslicht rechtsaf voor fietsers, het integraal groen verkeerslicht, ...) met, vanzelfsprekend, het behoud van de recente verwezenlijkingen op dat vlak: de schoolstraat, de fietsstraat, de spitsstrook, ...

Voor wat betreft de vorm.

Het eerste doel bestond in het herschrijven van wat kon of zou moeten herschreven worden om de lezer in staat te stellen te begrijpen wat van hem wordt verwacht en elke dubbelzinnigheid te vermijden. Het criterium daarbij was dat de informatie moest kunnen teruggevonden worden waar men dat verwacht. Verscheidene regels werden aldus gehergroepeerd in bepaalde artikelen, secties of hoofdstukken.

Verscheidene bepalingen werden ook gerangschikt naargelang de categorie weggebruiker, in het bijzonder wat betreft de plaats op de openbare weg.

Het is ook van belang, en niet in het minst, om over een tekst te beschikken die vertrekt van nul en die komaf maakt met intrekkingen, toevoegingen, andere aanvullingen en herschreven regels.

Het nieuwe Verkeersreglement eindigt met de verticale en horizontale verkeerssignalisatie. Op het eerste gezicht zou de nieuwe tekst kunnen verrassen, aangezien de lezer snel zal beseffen dat, ook al werden bepaalde verkeersborden niet behouden, verscheidene nieuwe borden werden ingevoegd, wat

semble contradictoire avec le but de la simplification.

L'objectif poursuivi est ici de s'assurer que la signalisation qui est utilisée par les différents gestionnaires de voirie (589 communes et les 3 Régions) soit la plus uniforme possible. De nouveaux signaux sont ainsi proposés de manière à répondre à une demande réelle et à éviter une disparité de signaux « non officiels ».

Dans le même ordre d'idées, de nouveaux symboles (conformes à la Convention de Vienne) sont proposés de manière à éviter le recours à du texte et les problèmes de compréhension des langues qui en découlent. Sur ce point, il faut relever que le SPF Mobilité et Transports joue également un rôle très actif sur le plan international en assurant la présidence du sous-groupe de travail « signalisation routière » du Global Forum for Road Traffic Safety de l'UNECE. Ce groupe réalise actuellement un important travail d'harmonisation internationale de la signalisation routière, ce dont il a pu être tenu compte lors de l'élaboration de la réforme du Code de la route.

Résultat.

Certaines nouvelles définitions ont fait leur apparition, telle que les catégories de véhicules qui sont utilisées dans le règlement. Elles ont également été organisées d'une manière plus logique. Les parties de la voie publique sont d'abord définies, ensuite les usagers et finalement quelques définitions diverses.

Les endroits où les usagers peuvent se déplacer sur la voie publique sont présentés par catégories d'usagers. C'est-à-dire qu'en fonction de son mode de déplacement, on pourra facilement trouver les règles applicables aux différentes parties de la voie publique que l'on doit emprunter, compte tenu des cas de figure dans lesquels on se trouve.

Des incohérences que l'on pouvait retrouver ci et là sont corrigées. On pense par exemple aux règles de circulation des piétons en groupe sur la chaussée qui, appliquées telles quelles, ne permettraient pas toujours de tenir compte des impératifs concrets de sécurité.

tegenstrijdig lijkt met het doel van de vereenvoudiging.

De bedoeling is zich ervan te verzekeren dat de signalisatie die wordt gebruikt door de verschillende wegbeheerders (589 gemeenten en 3 gewesten) zo uniform mogelijk zou zijn. De nieuwe borden die worden voorgesteld komen dan ook tegemoet aan een reële vraag en vermijden een verscheidenheid aan "niet-officiële" borden.

In dezelfde denkwijze worden nieuwe symbolen (conform aan het Verdrag van Wenen) voorgesteld om het teruggrijpen naar tekst en de daarmee gepaarde problemen met betrekking tot het begrijpen van talen, te vermijden. Het is vermeldenswaardig dat de FOD Mobiliteit en Vervoer ook op dit punt internationaal een actieve rol speelt als voorzitter van de subwerkgroep "verkeerstekens" van het Global Forum for Road Traffic Safety van de UNECE. Deze groep werkt momenteel aan een internationale harmonisatie van de verkeerstekens, waarmee rekening werd gehouden tijdens de uitwerking van het ontwerp tot herziening van het Verkeersreglement.

Resultaat

Verschillende nieuwe definities werden opgenomen, zoals bijvoorbeeld del voertuigcategorieën die in het reglement aan bod komen. Ze werden ook logischer gestructureerd. De delen van de openbare weg worden als eerste gedefinieerd, daarna de weggebruikers en ten slotte worden een paar verschillende definities opgesomd.

De plaatsen op de openbare weg waar de weggebruikers zich mogen begeven, worden opgesomd per weggebruikerscategorie. Dit betekent dat naargelang van de manier waarop men zich verplaatst, gemakkelijk kan worden teruggevonden welke regels van toepassing zijn op de verschillende delen van de openbare weg die moeten worden gebruikt krachtens het concreet geval waarin men zich bevindt.

De incoherenties die men hier en daar kon vinden, werden gecorrigeerd. We denken bijvoorbeeld aan de verkeersregels voor voetgangers in groep op de rijbaan die, indien op de voorgeschreven manier toegepast, niet altijd toelieten rekening te houden met de concrete veiligheidsvoorschriften.

Certaines règles sont également regroupées, avec l'objectif que le lecteur puisse retrouver au même endroit du Code de la route tout ce qui concerne le même sujet. C'est par exemple le cas pour les règles applicables aux groupes, qu'il s'agisse de groupes de piétons, de cyclistes, de motocyclistes ou de cavaliers.

On peut aussi citer les exemples des règles de circulation dans les ronds-points, les règles applicables aux signaleurs mais également celles relatives aux véhicules prioritaires et les dérogations auxquelles ces véhicules peuvent prétendre.

Tout ce qui concerne les règles de priorité ou, pour le dire autrement, les cas dans lesquels il faut céder le passage à un autre usager, sont aussi concentrées dans un ensemble de dispositions. La clarté est également faite en ce qui concerne les manœuvres susceptibles d'avoir une incidence sur les règles de priorité.

Les règles d'accès et de circulation sur certaines voies publiques particulières, telles que les zones piétonnes, les zones de rencontre ou les chemins réservés, sont également rédigées dans une structure uniforme, plus claire et lisible.

Finalement, le chapitre relatif à la signalisation routière a été retravaillé avec le souci de moderniser les signaux et de préciser plus clairement la signification des signaux routiers.

Pour information, la version du projet discutée en groupe de travail et soumise aux différentes instances pour avis contenait, le cas échéant, les références aux anciens articles de l'arrêté de 1975 entre chaque nouvelle disposition qui en reprend le contenu.

Les modifications apportées sont exposées en détails ci-après.

Titre 1^{er} – Dispositions préliminaires.

Article 1^{er} – champ d'application.

A l'alinéa 1^{er}, les mots « par les piétons, les véhicules, ainsi que les animaux de trait, de

Bepaalde regels werden eveneens gehergroepeerd met de bedoeling dat de lezer op dezelfde plaats in het Verkeersreglement alles over hetzelfde onderwerp zou kunnen terugvinden. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de regels die van toepassing zijn op groepen, los van de vraag of het nu om groepen voetgangers, fietsers, motorfietsers of ruiters gaat.

We kunnen ook de voorbeelden citeren van de verkeersregels op ronde punten, de regels van toepassing op signaalgevers, maar ook deze met betrekking tot prioritaire voertuigen en de uitzonderingen waarop deze voertuigen zich kunnen beroepen.

Alles met betrekking tot de voorrangsregels of, anders gezegd, de gevallen waarin doorgang moet worden verleend aan een andere weggebruiker, werden eveneens gebundeld. Duidelijkheid werd ook geschapen met betrekking tot de manoeuvres die een invloed zouden kunnen hebben op de voorrangsregels.

De toegangs- en verkeersregels op bepaalde openbare wegen, zoals daar zijn de voetgangerszones, de woonerven of de voorbehouden wegen, werden ook op een uniforme, duidelijke en leesbare manier gestructureerd.

Tot slot werd het hoofdstuk over de verkeersborden eveneens herwerkt met de bedoeling de verkeersborden te moderniseren en te verduidelijken wat de precieze betekenis van de verkeersborden is.

Ter informatie, in de versie van het ontwerp die in de werkgroep werd besproken en voor advies werd voorgelegd aan verschillende organisaties, werden desgevallend de referenties naar de overeenkomstige artikelen van het besluit van 1975 vermeld.

De aangebrachte wijzigingen worden hieronder in detail uitgelegd.

Titel 1 – Inleidende bepalingen.

Artikel 1 – Toepassingsgebied.

In lid 1 werden de woorden "voetgangers, voertuigen, trek-, last- of rijdieren en vee"

charge ou de monture et les bestiaux » n'ont pas été repris. Cette liste présentait l'inconvénient de ne citer que quelques modes de déplacement et de passer sous silence plusieurs d'entre eux tels que les vélos, les engins de déplacements ou les cyclomoteurs. Plutôt que de compléter une énumération qui est susceptible d'encore évoluer, il a été opté de limiter la formulation de l'alinéa 1^{er} à l'essentiel : la circulation et l'usage de la voie publique.

Le deuxième alinéa de l'article 1^{er} (ancien et nouveau) précise que les conducteurs de trams ne doivent pas suivre les règles du Code de la route. Ils sont tenus de suivre les prescriptions de l'arrêté royal du 15 septembre 1976, lequel comprend une série de dispositions identiques à celles du Code de la route, telle que l'obligation de respecter la signalisation lumineuse (feu rouge) ou les injonctions des agents qualifiés.

Art. 2 – Définitions.

Certaines définitions ont été ajoutées, d'autres ont été adaptées ou retirées. De manière générale, les définitions sont articulées et structurées de manière plus simple. Ainsi les mots « le terme xxx désigne » ont à chaque fois été omis et les définitions sont regroupées sous les thèmes « La voie publique », « Usagers de la voie publique et véhicules » et « Autres définitions ». Ces intitulés n'ont en tant que tels pas de portée normative.

1. Définitions qui ont été ajoutées :

- bande de stationnement
- dispositif surélevé
- la voiture
- la voiture mixte
- le minibus
- l'autocaravane (mobilhome)
- la camionnette
- le camion

weggelaten. Het nadeel van deze lijst was dat ze slechts enkele verplaatsingswijzen vermeldde en stilzwijgend voorbijging aan verschillende andere manieren om zich te verplaatsen, zoals fietsen, voortbewegingstoestellen of bromfietsen. In plaats van een opsomming aan te vullen die wellicht nog zal veranderen, werd ervoor gekozen de formulering van het eerste lid tot de essentie te beperken: het verkeer en het gebruik van de openbare weg.

Het tweede lid van het (oude en nieuwe) artikel 1 stelt dat de trambestuurders de bepalingen van het Verkeersreglement 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 het Verkeersreglement, zoals de verplichting om de verkeerslichten (rood licht) of de bevelen van de bevoegde personen na te leven.

Art. 2 – Definities.

Er kwamen sommige definities bij, andere werden aangepast of verwijderd. In algemene zin worden de definities wat eenvoudiger verwoord en gestructureerd. Zo worden in de Franse tekst de woorden "le terme xxx désigne" telkens weggelaten en worden de definities gegroepeerd per thema "De openbare weg", "Gebruikers van de openbare weg en voertuigen" en "Andere definities". Deze opschriften hebben op zichzelf geen normatieve draagwijdte.

1. Definities die werden toegevoegd:

- parkeerstrook
- verhoogde inrichting
- de personenauto
- de auto voor dubbel gebruik
- de minibus
- de kampeerwagen (mobilhome)
- de lichte vrachtauto
- de vrachtauto

- le tracteur
- la remorque de camping
- le véhicule prioritaire
- le semi-remorque
- le véhicule folklorique
- l'habitacle
- véhicules des services réguliers de transport en commun
- tâche de conduite dynamique
- système d'aide à la conduite
- système de conduite automatisé
- l'option de repli ;
- véhicule autonome
- de trekker
- de kampeeraanhangwagen
- het prioritair voertuig
- de oplegger
- de folkloristische voertuigen
- de passagiersruimte
- voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer:
- dynamische rijtaak
- rijhulpsysteem
- geautomatiseerd rijssysteem
- terugvaloptie;
- Autonoom voertuig

Il s'agit, en bref, de notions dont il est important qu'elles soient connues de l'utilisateur car elles sont utilisées dans le Code de la route.

Malgré d'innombrables tentatives de description de la voie publique et le souci de garantir une plus grande sécurité juridique, aucune définition de la voie publique n'a été retenue. Il a été opté pour laisser à la jurisprudence le soin de déterminer au cas par cas les terrains sur lesquels les règles du Code de la route s'appliquent. Inclure systématiquement les parkings de grandes surfaces parmi la définition de voie publique contraindrait les gestionnaires de ces parkings à respecter les prescriptions du Code de la route quant à la signalisation applicable, ce qui aurait immanquablement pour effet de multiplier une signalisation verticale (par exemple : signaux C1 de sens interdit au lieu des flèches au sol).

Il n'a pas non plus été jugé souhaitable de conférer à certains parkings le caractère de voie publique, étant donné les implications que cela aurait sur les sorties de ces parkings qui pourraient alors être considérées comme de véritables carrefours, avec toutes les conséquences que cela implique en termes de priorité.

Il y a en outre l'énorme difficulté de faire la distinction entre les terrains privés qui

Kortom, het betreft begrippen die de gebruiker moet kennen omdat het Verkeersreglement ze gebruikt.

Ondanks ontelbare pogingen om tot een goede omschrijving van de openbare weg te komen en de bezorgdheid om een grotere juridische zekerheid te waarborgen, werd de openbare weg niet gedefinieerd. Er werd voor gekozen om het aan de rechtspraak over te laten om geval per geval de plaatsen te bepalen waarop de regels van het Verkeersreglement van toepassing zijn. Systematisch de parkings van supermarkten onder de definitie van openbare weg laten vallen zou de beheerders van die parkings ertoe verplichten de verkeersregels na te leven voor wat betreft de toepasselijke verkeerstekens, wat onvermijdelijk tot meer verkeerstekens zou leiden (bv.: borden C1 verboden richting in plaats van pijlen op de grond).

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

Het is bovendien zeer moeilijk om een onderscheid te maken tussen privéterreinen

devraient être considérés comme étant ouverts à la circulation publique et ceux qui doivent conserver leur caractère strictement privé. La multiplicité des cas est telle qu'il n'est de toute évidence pas possible de formuler une définition simple permettant de les distinguer avec certitude.

Une série de définitions de véhicules à moteur (voiture, autocaravane, minibus, ...) introduite dans le Code concerne des définitions inspirées du Règlement technique des véhicules automobiles. Il est utile, pour les usagers, de savoir précisément ce que le Code de la route vise lorsqu'il est question d'un véhicule agricole ou encore d'un minibus, par exemple.

En ce qui concerne les autres définitions qui ont été introduites dans le Code de la route :

La bande de stationnement.

La zone de stationnement était décrite dans l'ancien article 77.5. On a toutefois préféré le terme « bande » de stationnement afin de ne pas créer de confusion avec les zones de stationnement (signaux de stationnement à validité zonale).

Le dispositif surélevé.

La définition ne reprend pas les différents types de dispositifs surélevés tels que les ralentisseurs de trafic ou les plateaux. Il est en effet inutile d'énumérer toutes les sortes de dispositifs surélevés car cela n'apporte aucune plus-value pour l'utilisateur. Ce qui est intéressant pour l'utilisateur, c'est de savoir que certains dispositifs surélevés se trouvent sur la chaussée, qu'il y a des règles de circulation qui y sont liées et doivent être respectées, telles que l'interdiction de dépasser.

Véhicule prioritaire.

Pour plus de cohérence, une définition du véhicule prioritaire est introduite dans la liste des définitions : auparavant, le véhicule prioritaire était décrit dans l'article 37 qui prescrivait le comportement à l'égard des véhicules prioritaires.

Véhicules folkloriques.

die men zou moeten beschouwen als open voor het openbaar verkeer, en de terreinen die hun strikte privé-karakter moeten behouden. Het grote aantal verschillende gevallen maakt het onmogelijk om een eenvoudige definitie te formuleren om ze met zekerheid te kunnen onderscheiden.

Een aantal definities van motorvoertuigen (personenauto, kampeerwagen, minibus, ...) die in het Verkeersreglement wordt geïntroduceerd, betreft definities gebaseerd op het Technisch reglement van auto's. Het is voor de weggebruikers nuttig om precies te weten wat het Verkeersreglement bedoelt wanneer er sprake is van bijvoorbeeld een landbouwvoertuig of een minibus.

Voor wat betreft de andere definities die in het Verkeersreglement werden ingevoegd:

Parkeerstrook.

Het oude artikel 77.5 beschreef de parkeerzone. De term "parkeerstrook" werd echter beter bevonden om geen verwarring te creëren met de parkeerzones (parkeerborden met zonale geldigheid).

Verhoogde inrichting.

De definitie herneemt niet de verschillende soorten verhoogde inrichtingen zoals de verkeersdrempels of de plateaus. Het heeft in feite weinig zin om alle mogelijke verhoogde inrichtingen op te sommen, want dat heeft geen meerwaarde voor de weggebruiker. Wat voor de weggebruiker belangrijk is, is dat hij weet dat er zich bepaalde verhoogde inrichtingen op de rijweg bevinden en dat er bepaalde verkeersregels gelden die moeten nageleefd worden, zoals het inhaalverbod.

Prioritair voertuig.

Voor meer coherentie werd de definitie van het prioritair voertuig in de lijst van definities opgenomen: vroeger werd het prioritair voertuig beschreven in artikel 37 dat het gedrag ten aanzien van de prioritaire voertuigen voorschreef.

Folkloristische voertuigen.

Pour les mêmes raisons, la définition du véhicule folklorique a été introduite. Il convient mieux de définir la notion ailleurs que dans l'article qui détermine les règles de circulation de ces véhicules.

L'habitacle.

Cette définition est également calquée sur la définition contenue dans le Règlement technique des véhicules automobiles, à la précision près que la condition supplémentaire de la présence de protections latérales ou d'un toit est ajoutée.

L'objectif est d'éviter que l'on considère comme équipé d'un habitacle des véhicules qui ne disposent en fait que d'une selle et qui n'offrent aucune protection du conducteur ou des passagers en cas de collision, de retournement du véhicule ou plus généralement, d'accident.

Un carénage qui aurait pour fonction principale d'améliorer l'aérodynamisme du véhicule ou de protéger des projections de gravillons ou de boue ne peut pas être considéré comme un habitacle.

Un véhicule qui dispose d'une véritable carrosserie (même un cabriolet) ou d'une structure tubulaire qui met à l'abri les occupants en cas d'accident pourra par contre être considéré comme disposant d'un habitacle.

2. Définitions qui ont été retirées :

Les définitions suivantes ont été retirées : l'autoroute, la route pour automobiles, l'agglomération, la zone résidentielle ou de rencontre, le chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs, la zone piétonne, la rue réservée au jeu, les abords d'école, la rue, le rond-point, la zone de séjour ou la zone de vacances, la rue cyclable, la zone de basses émissions et la bande réservée aux heures de pointe.

Ce choix a été posé car ces définitions se limitent à définir un terme par référence à la signalisation qui le matérialise (par exemple, l'autoroute est désignée comme la voie

Om dezelfde reden wordt ook de definitie van een folkloristisch voertuig ingevoegd. Het is beter het 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 botsing, het over de kop gaan of meer in het algemeen van een ongeval, 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.

2. Definities die niet werden behouden:

De volgende definities werden weggelaten: de autosnelweg, de autoweg, de bebouwde kom, het erf of woonerf, de weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs, de voetgangerszone, de speelstraat, de schoolomgeving, de straat, de rotonde, het verblijfsgebied of de vakantiezone, de fietsstraat, de lage emissiezone en de spitsstrook.

Deze keuze werd ingegeven door het feit dat deze definities zich beperken tot het definiëren van een term die verwijst naar de signalisatie die het materialiseert (bijvoorbeeld, een

publique dont le commencement ou l'accès est indiqué par le signal F5 et dont la fin est indiquée par le signal F7), ce qui n'offre aucune plus-value pour l'utilisateur.

Parfois encore, elles ne sont utilisées nulle part ailleurs dans le Code et ne servent finalement à rien, aucune obligation ni interdiction spécifique n'y étant liée. C'est par exemple le cas de la zone de vacances.

L'autoroute (ancien article 2.3) : l'autoroute étant uniquement définie par rapport aux signaux F5 et F7 qui en indiquent le commencement et la fin, cette définition a été omise selon la logique expliquée ci-dessus.

La route pour automobiles (ancien article 2.4) : la route pour automobile étant uniquement définie par rapport aux signaux F9 et F11 qui en indiquent le commencement et la fin, cette définition a été omise dans la même logique.

L'agglomération (ancien article 2.12) : l'agglomération n'étant définie que par rapport à l'espace désigné entre les signaux F1a ou F1b et F3a ou F3b, cette définition n'a pas été reprise, dans la même logique.

La zone résidentielle et de rencontre (ancien article 2.32) : cette définition a été omise car elle n'a aucune utilité pour l'utilisateur, pour les raisons évoquées ci-avant ; en outre les règles de circulation qui s'appliquent dans cette zone sont contenues dans l'article 22*bis*.

Le stationnement payant (ancien article 2.33) : cette définition n'est pas maintenue car l'organisation du **stationnement payant** est considérée comme une compétence régionale⁸.

autosnelweg is een openbare weg waarvan het begin of de oprit aangeduid is met het verkeersbord F5 en het einde met het verkeersbord F7), wat geen meerwaarde biedt voor de weggebruiker.

In sommige gevallen is het zo dat de definities nergens anders in het Verkeersreglement voorkomen en dus eigenlijk nutteloos zijn aangezien er geen gebod of verbod aan gelinkt is. Dat is bijvoorbeeld het geval voor de vakantiezones.

De autosnelweg (oud artikel 2.3): de definitie van de autosnelweg, die niet meer was dan een verwijzing naar de verkeersborden F5 en F7, die het begin en het einde ervan aanduiden, werd in die logica niet behouden.

De autoweg (oud artikel 2.4): de definitie van de autoweg, die niet meer was dan een verwijzing naar de verkeersborden F9 en F11, die het begin en het einde ervan aanduiden, werd in dezelfde logica niet behouden.

De bebouwde kom (oud artikel 2.12): de definitie van de bebouwde kom, die niet meer was dan een verwijzing naar een gebied afgebakend door de verkeersborden F1a of F1b en F3a of F3b, werd in dezelfde logica niet behouden.

Het erf en woonerf (oud artikel 2.32): deze definitie werd niet behouden omdat die geen meerwaarde heeft voor de weggebruiker, om de hierboven vermelde redenen; bovendien zijn de verkeersregels die er gelden opgenomen in artikel 22*bis*.

Betalend parkeren (oud artikel 2.33): deze definitie werd niet behouden omdat de organisatie van het **betalend parkeren** een gewestelijke bevoegdheid⁸ is.

⁸ Arrêt 48/2013 de la Cour constitutionnelle du 28 mars 2013.
Arrest 48/2013 van het Grondwettelijk Hof van 28 maart 2013.

Le chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs (ancien article 2.34) : le signal F99a indique quels sont les chemins réservés à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers et speed pedelecs.

Cette définition n'a pas été reprise, toujours dans la logique de ne pas définir une notion qui découle de la légende d'un signal routier et de répéter des règles qui découlent du signal.

D'autre part, le signaux F99a et F99c (chemin ou partie de la voie publique réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs) sont fusionnés (tout comme les règles de circulation qui s'y appliquent) car des symboles identiques y étaient repris et ces signaux faisaient double emploi, d'autant plus que la légende de ces signaux précisait qu'ils pouvaient être adaptés en fonction des catégories d'usagers admises à y circuler.

Ces signaux pourront comporter un ou plusieurs symboles.

La zone piétonne (ancien article 2.35) était définie comme une ou plusieurs voies publiques dont l'accès est indiqué par le signal F103 et la sortie par le signal F105 : cette définition a été omise, toujours dans la même logique. Les règles de circulation dans les zones piétonnes sont définies à l'article 26.

La rue réservée au jeu (ancien article 2.36) était définie par le placement de dispositifs barrant l'entrée de la rue et sur lesquels est apposé le signal C3. Cette définition n'a pas été maintenue, toujours dans la même logique.

Les abords d'école (ancien article 2.37) : un abord d'école est une zone délimitée par un signal zonal (F4a/b – zone 30) et un signal de danger (A23 – endroit spécialement fréquenté par des enfants). Cette définition a été omise, toujours dans la logique de ne pas définir une notion qui est déjà contenue de la légende d'un

De weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs (oud artikel 2.34): het verkeersbord F99a duidt de wegen aan die voorbehouden zijn voor het verkeer van voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs.

Deze definitie werd niet behouden in dezelfde logica, om niet te definiëren wat volgt uit de legende van het verkeersbord en geen regels te herhalen die volgen uit het verkeersbord.

Daarnaast werden de verkeersborden F99a en F99c (weg of deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs) samengevoegd (net zoals de verkeersregels die er gelden) omdat dezelfde symbolen erop werden vermeld wat leidde tot dubbel gebruik, te meer daar in de legende van die borden werd gepreciseerd dat ze mochten worden aangepast in functie van de categorieën weggebruikers die er toegelaten zijn.

Deze verkeersborden mogen één of meerdere symbolen weergeven.

De voetgangerszone (oud artikel 2.35) werd gedefinieerd als één of meerdere openbare wegen waarvan de toegang aangeduid is met het verkeersbord F103 en de uitgang met het verkeersbord F105. Deze definitie werd niet behouden, opnieuw in dezelfde logica. De verkeersregels in voetgangerszones worden gedefinieerd in artikel 26.

De speelstraat (oud artikel 2.36) werd gedefinieerd door het plaatsen van een hek met het verkeersbord C3 aan de toegangen. Deze definitie werd niet behouden, opnieuw in dezelfde logica.

De schoolomgeving (oud artikel 2.37): een schoolomgeving is een gebied dat wordt afgebakend met een aanwijzingsbord (F4a/b – zone 30) en een gevaarsbord (A23 – plaats waar vooral kinderen komen). Deze definitie werd niet behouden, nog steeds in de logica om niet te definiëren wat reeds in de legende van het verkeersbord is opgenomen en de

signal routier et de répéter des règles qui découlent du signal.

La rue (ancien article 2.38) : la définition de la rue avait été introduite par l'arrêté royal du 4 avril 2003 (le « Code de la Rue ») mais n'était en fin de compte utilisée dans aucune disposition du Code. Cela valait aussi pour les zones de vacance et zones de séjour qui avaient certainement une influence par rapport à la conception de la voirie, mais pas pour les comportements à adopter dès lors qu'aucune règle spécifique n'y était liée.

Rond-point (ancien article 2.39) :

Cette définition n'a pas été reprise, toujours dans la logique qui est de ne pas définir ce qui fait uniquement référence à la signalisation routière qui matérialise la disposition.

Le rond-point ne doit pas être considéré comme un type particulier de carrefour car si on le considère comme tel, les règles de priorité et de circulation (choix de la bande de circulation par exemple) doivent être identiques à celles qui sont applicables à un carrefour. Les règles de circulation spécifiques y sont détaillées à l'article 24.

Certaines définitions ne présentaient pas non plus d'intérêt immédiat pour l'application du Code de la route.

L'utilisateur (ancien article 2.45) : la définition contenue dans l'ancien article 2.45 n'a pas été maintenue. Les usagers sont tous les acteurs définis à côté des véhicules. On peut constater que le Code de la route utilise tantôt la notion d'utilisateur lorsqu'il entend viser l'ensemble de ces acteurs, tantôt la notion, par exemple, de conducteur, lorsque la règle ne concerne que ceux-ci.

Les zones de séjour et de vacances (anciens articles 2.48 et 2.49) sont des définitions qui ont été introduites par l'arrêté royal du 26 avril 2004 dans l'objectif d'attirer l'attention des conducteurs sur la présence d'utilisateurs vulnérables aux endroits où la fonction de circulation n'est pas prédominante ou dans les zones où résident temporairement beaucoup de vacanciers. Ces notions ne se retrouvaient

verkeersregels die volgen uit het verkeersbord niet te herhalen.

De straat (oud artikel 2.38): het koninklijk besluit van 4 april 2003 (de "Straatcode") heeft de definitie van de straat ingevoegd, maar werd uiteindelijk in geen enkele bepaling van het Verkeersreglement gebruikt. Hetzelfde gold voor de vakantiezones en de verblijfsgebieden die weliswaar een invloed hadden op het wegontwerp, maar niet om te weten hoe men zich moet gedragen aangezien er geen enkele specifieke regel aan verbonden was.

Rotonde (oud artikel 2.39):

Deze definitie werd 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 dit zou betekenen dat de voorrangsregels en de verkeersregels (keuze van de rijstrook bijvoorbeeld) er identiek zouden zijn aan deze die van toepassing zijn op een kruispunt. De specifieke verkeersregels die er gelden zijn opgenomen in artikel 24.

Een aantal definities vormden evenmin een onmiddellijke meerwaarde voor de toepassing van het Verkeersreglement.

De weggebruiker (oud artikel 2.45): de definitie in het oude artikel 2.45 werd niet behouden. De weggebruikers zijn alle actoren die naast die van de voertuigen worden gedefinieerd. In het Verkeersreglement 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.

Het koninklijk besluit van 26 april 2004 omschreef **verblijfsgebieden** en **vakantiezones** (oude artikelen 2.48 en 2.49) om de aandacht van de bestuurders op de aanwezigheid van zwakke weggebruikers te vestigen, op plaatsen waar de verkeersfunctie ondergeschikt is, of in zones waar er tijdelijk veel vakantiegangers verblijven. Maar deze begrippen kwamen verder niet meer voor in het

toutefois pas utilisées ailleurs dans le Code de la route et ne s'accompagnaient par conséquent d'aucune obligation dans le chef des conducteurs. Les concepts auxquels elles font référence présentent plutôt un intérêt pour les gestionnaires de voirie dans le cadre de l'aménagement de l'infrastructure et du placement de la signalisation routière et ces définitions trouvent par conséquent davantage leur place dans les directives et recommandations qui leurs sont adressées.

Les définitions relatives au **chargement** (ancien articles 2.28 à 2.31 inclus) ont été omises car elles ne donnent pas de vraie valeur ajoutée. Elles sont indiquées sur le certificat d'immatriculation.

La rue cyclable (ancien article 2.61) était définie comme une rue qui est aménagée comme une route cyclable, dans laquelle des règles de comportement spécifiques sont d'application à l'égard des cyclistes, mais dans laquelle les véhicules à moteur sont également autorisés. Une rue cyclable est signalée par un signal indiquant son début et un signal indiquant sa fin. Cette définition a été omise car comme pour la rue, les zones de vacance et de séjour, ces aménagements représentent un intérêt pour la conception de la voirie, mais pas pour les règles de circulation qui s'y appliquent.

La zone de basse émission (ancien article 2.63) : toujours dans la même logique, la définition n'a pas été retenue.

La bande réservée aux heures de pointe (ancien article 2.64) : la signification du marquage est reprise dans l'article 76, § 3, al. 3, et les règles à suivre dans les articles 9, § 5, 37, § 2, 1°, c), et 3°, et 66, § 3, al. 2. La définition n'apportait pas de plus-value par rapport à ces règles.

3. Définitions qui ont été modifiées :

La bande de circulation.

La possibilité de rendre les lignes de couleur blanche continues ou discontinues plus

Verkeersreglement en verpflichtten de bestuurders bijgevolg tot niets. De concepten waarnaar de begrippen verwijzen, zijn eerder van belang voor de wegbeheerders in het kader van infrastructuurwerken en de plaatsing van verkeerssignalisatie, en zijn dus meer op hun plaats in de richtlijnen en aanbevelingen voor wegbeheerders.

De definities die betrekking hebben op de **lading** (oude artikelen 2.28 tem 2.31) werden niet behouden omdat ze geen echte meerwaarde bieden. Deze zijn terug op het inschrijvingsbewijs.

De fietsstraat (oud artikel 2.61) werd gedefinieerd als een straat die is ingericht als fietsroute, waar specifieke gedragsregels gelden ten aanzien van fietsers, maar waarop tevens motorvoertuigen zijn toegestaan. Een fietsstraat wordt aangeduid met een verkeersbord dat het begin en een verkeersbord dat het einde aanduidt. Deze definitie werd niet behouden om dezelfde reden als die waarom dat ook het geval is voor de definities van een vakantiezone en verblijfszone; de concepten waarnaar deze verwijzen, zijn eerder van belang voor het wegontwerp dan voor de verkeersregels die er gelden.

De lage emissiezone (oud artikel 2.63): ook deze definitie werd in dezelfde logica niet langer behouden.

Spitsstrook (oud artikel 2.64) : de betekenis van de markering is opgenomen in artikel 76, § 3, derde lid, en de na te leven regels zijn opgenomen in de artikelen 9, § 5, 37, § 2, 1°, c), en 3°, en 66, § 3, tweede lid. De definitie bood daarbij geen meerwaarde.

3. Definities die werden aangepast:

De rijstrook.

De mogelijkheid om witte doorlopende of onderbroken strepen beter zichtbaar te maken

apparentes par des dispositifs rétroréfléchissants ainsi que la référence aux marques provisoires ne figurent plus dans la définition mais bien dans le chapitre relatif aux marques routières. Le nouvel article 79, § 10, précise désormais que des marques temporaires de couleur jaune-orange ou des clous jaune-orange lumineux remplacent des marques routières blanches à l'occasion de travaux. La couleur jaune-orange peut donc être utilisée pour plusieurs types de marquages routiers provisoires (bandes de circulation, passages pour piétons, pistes cyclables, etc.) dans le cadre de l'exécution de travaux. Il valait donc mieux omettre cette précision dans la définition de la bande de circulation, celle-ci n'étant pas seule concernée par le caractère temporaire des marquages jaunes-orange.

Site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun.

Le site spécial franchissable était défini mais pas la « bande bus ». Or, ces deux types d'aménagements étaient forts similaires tout en prescrivant des règles d'accès et de comportement différentes et il en résultait une certaine confusion. Le nouveau texte organise une fusion de ces deux types d'aménagements. Un seul signal est conservé, à savoir le signal F17 (adaptable à la disposition des lieux). Les règles de circulation sur ces sites sont explicitées dans une disposition propre (dans le Chapitre relatif aux marques routières, article 76, § 5).

La piste cyclable.

S'agissant d'une règle de comportement et pas à proprement parler d'un élément de la définition, le fait que la piste cyclable est réservée à la circulation des bicyclettes et de cyclomoteurs a été enlevé. Bien que les signaux D9 et D11 n'indiquent pas vraiment une piste cyclable, mais qu'ils obligent néanmoins les cyclistes à utiliser cette partie de la voie publique, les références à ces panneaux ont été incluses dans la définition. Cela garantit, entre autres, que ces parties de route ne font pas partie de la chaussée et que la priorité doit être donnée à leurs usagers.

door retro-reflecterende middelen alsook de referentie naar de voorlopige markeringen werden niet meer opgenomen in de definitie maar wel in het hoofdstuk over de markeringen. Het nieuwe artikel 79, § 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 oranjegele 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 oranjegele markeringen niet alleen op de rijstrook van toepassing is.

Bedding voorbehouden aan de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.

De bijzondere overrijdbare bedding was omschreven, maar de "busstrook" niet. Nochtans waren deze twee soorten inrichtingen erg gelijkaardig, maar desondanks met verschillende regels voor de toegang en het rijgedrag, wat voor een zekere verwarring zorgde. De nieuwe tekst laat die twee soorten inrichtingen samensmelten. Men houdt één bord over, namelijk het verkeersbord F17 (aanpasbaar aan de plaatselijke opstelling). De verkeersregels op deze beddingen worden in een aparte bepaling opgenomen (in het hoofdstuk over de wegmarkeringen, artikel 76, § 5).

Het fietspad.

Aangezien het hier om een gedragsregel gaat en strikt genomen niet om een element van de definitie, werd het feit dat het fietspad voorbehouden is voor (brom)fietsverkeer weggelaten. Hoewel de verkeersborden D9 en D11 niet echt een fietspad aanduiden, maar ze toch wijzen op een verplichting voor de fietsers dit deel van de openbare weg te gebruiken, werden de verwijzingen naar die borden opgenomen in de definitie. Dit zorgt er tegelijk onder meer voor dat deze weggedeelten geen deel uitmaken van de rijbaan en dat er voorrang moet worden verleend aan de gebruikers ervan.

Le trottoir.

Le caractère surélevé ou non du trottoir constitue un élément important de la définition et a été maintenu dès lors qu'il peut réduire la différence qu'il y a avec un accotement. Il existe le long de nos voiries de nombreux trottoirs en saillie mais aussi de plain-pied qui présentent très nettement l'aspect d'un trottoir destiné aux piétons. Mais les exemples d'aménagements ambigus ne permettant pas de distinguer s'il s'agit d'un trottoir, d'un accotement ou d'une zone de stationnement sont également très nombreux. C'est pour cette raison que l'on a spécifié qu'il s'agit de la partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons plutôt que spécifiquement aménagée pour la circulation des piétons.

Les règles de stationnement et de circulation varient en fonction de ces aménagements et il est donc important de pouvoir garantir la plus grande sécurité juridique possible.

Les mots « clairement identifiable par tous les usagers » ont été omis car il s'agit d'une notion très subjective qui constitue, en réalité, une source d'incertitude. Cet élément pourrait être invoqué par les conducteurs pour stationner sur des trottoirs qu'ils considèrent comme n'étant pas clairement identifiables.

La spécificité de cet aménagement pour la circulation des piétons constitue donc un critère fondamental.

Quoiqu'il en soit, et en vertu des articles 28, § 1^{er}, 2°, b), et § 4, les conducteurs qui stationnent leur véhicule sur un accotement doivent toujours laisser 1,5 mètres de libre pour le passage des piétons. Cet espace doit en principe permettre le passage d'une personne à mobilité réduite qui se déplace en chaise roulante, mais aussi par exemple d'une poussette (certains modèles destinés à transporter des jumeaux comportent deux places contiguës).

L'article 7.2 du Code de la route, dont la formulation a été améliorée (7, § 2), impose par ailleurs clairement un devoir de prudence accru à l'attention des usagers plus vulnérables. Ce devoir de prudence vaut évidemment en matière de stationnement.

Het trottoir.

Het al dan niet verhoogd zijn van het trottoir vormt een belangrijk element van de definitie en werd 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 werd gespecificeerd 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" werden weggelaten omdat het om een zeer subjectief begrip gaat dat in werkelijkheid een bron van onzekerheid vormt. De bestuurders zouden dit element kunnen invoeren 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 de artikelen 28, § 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 van het verkeersreglement, waarvan de formulering werd verbeterd (7, § 2), bepaalt de extra voorzichtigheidsplicht ten aanzien van meer kwetsbare weggebruikers. Deze verplichting geldt vanzelfsprekend ook voor wat betreft het parkeren.

L'ancienne définition du trottoir indique que le fait que le trottoir en saillie traverse la chaussée ne modifie pas l'affectation de celui-ci. Il a par conséquent été décidé de ne pas introduire une définition du trottoir traversant car il s'agit tout simplement d'un trottoir (qui relie deux côtés d'un carrefour). Les règles générales relatives à la prudence accrue à l'attention des usagers plus vulnérables (article 7, § 2) s'y appliquent.

Carrefour.

Cette définition a été adaptée pour que les entrées et sorties d'autoroutes soient indiscutablement considérées comme des carrefours : il est donc clair que la tirette ne s'y applique pas. Dans le texte néerlandais, le terme « samenlopen » est remplacé par le mot « samenkomen », ce mot étant linguistiquement plus adapté.

L'accotement de plain-pied.

La définition est rédigée de manière plus claire (par distinction par rapport à d'autres parties de la voie publique) et ne fait plus référence au « matériau meuble » car ce n'est pas toujours le cas.

L'accotement en saillie.

Comme pour l'accotement de plain-pied, la définition est rédigée de manière plus claire (par distinction par rapport à d'autres parties de la voie publique) et ne fait plus référence au « matériau meuble » car ce n'est pas toujours le cas.

Le terre-plein central.

Il est précisé qu'il s'agit d'un accotement central. Auparavant, la définition visait tout type d'aménagement. La définition est clarifiée en ce sens qu'elle définit le terre-plein central comme une partie de la voie publique distincte de toute une série d'autres parties de la voie publique.

Passage à niveau.

Il résulte à présent expressément de la nouvelle définition que les voies ferrées ne font

De oude definitie van het trottoir bepaalt dat het feit dat het trottoir over de rijbaan doorloopt, de bestemming ervan niet wijzigt. Er werd daarom beslist om geen definitie van het doorlopend trottoir te introduceren 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 werd aangepast zodat de plaats waar op- en afritten aansluiten op de hoofdweg van een autosnelweg worden beschouwd als kruispunten: het is bijgevolg duidelijk dat het principe van het ritsen er niet van toepassing is. In de Nederlandse tekst werd het woord "samenlopen" vervangen door het woord "samenkomen" omdat dit taalkundig beter is.

De gelijkgrondse berm.

De definitie werd op een duidelijkere 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.

De verhoogde berm.

Zoals dat het geval is voor de gelijkgrondse berm werd de definitie op een duidelijkere 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.

De middenberm.

Er wordt gepreciseerd dat het om een middenberm gaat. De oude definitie had betrekking op elke aanleg. De definitie werd duidelijker geformuleerd door te stellen dat de middenberm een deel is van de openbare weg verschillend van een hele reeks andere delen van de openbare weg.

De overweg.

Uit de nieuwe definitie volgt duidelijk dat de tram- en treinsporen geen deel uitmaken van

pas partie de la voie publique. Auparavant, on parlait de voies ferrées établies « en dehors de la chaussée », ce qui donnait parfois lieu à interprétation.

Le piéton.

Le piéton est une personne qui se déplace à pieds. L'ancienne formulation de l'article 2.46 assimilait aux piétons toute une série de personnes (qui conduisent à la main une brouette, une voiture d'enfant, une chaise roulante, ...). Comme il s'agit de piétons, il n'est pas nécessaire de prévoir expressément de les assimiler aux piétons. C'est la raison pour laquelle on a laissé tomber l'énumération ci-dessus.

La disposition relative à la largeur du véhicule que les piétons peuvent conduire à la main, qui manquait de clarté, a été remplacée par une disposition plus précise qui dispose que ce véhicule ne peut pas dépasser 1 mètre de large.

Le conducteur.

Cette définition a été adaptée afin de clarifier qu'une personne qui conduit un véhicule à la main dont la largeur est supérieure à 1 mètre est considérée comme un conducteur. Cela concorde avec la nouvelle définition du piéton.

L'engin de déplacement.

La définition de l'engin de déplacement, donne dorénavant plusieurs exemples. Cette liste est bien entendu non limitative.

Le contenu de l'article 7*bis*, al. 1^{er} et 2, est maintenant repris dans la définition même de l'engin de déplacement. La logique reste identique, à savoir que l'utilisateur d'un engin de déplacement qui se comporte comme un piéton est assimilé à ce dernier, et que celui qui se déplace plus vite est assimilé à un cycliste. Cette distinction est applicable que l'engin de déplacement soit motorisé ou non.

Il en découle logiquement que les autres usagers de la route doivent également appliquer les mêmes règles vis-à-vis de ces utilisateurs qu'ils doivent le faire vis-à-vis des

de openbare weg. In de vroegere definitie ging het om sporen die zijn aangelegd "buiten de rijbaan", wat soms aanleiding gaf tot interpretatie.

De 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 werd 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, werd vervangen door een meer specifieke bepaling die stelt dat het voertuig dat aan de hand wordt geleid maximum 1 meter breed mag zijn.

De bestuurder.

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

Voortbewegingstoestel.

De definitie van het voortbewegingstoestel, geeft voortaan meerdere voorbeelden. Deze opsomming is weliswaar niet exhaustief.

De inhoud van artikel 7*bis*, 1^{ste} en 2^{de} lid, wordt nu opgenomen in de definitie zelf van het voortbewegingstoestel. De logica blijft dezelfde, meer bepaald dat de gebruiker van een voortbewegingstoestel die zich gedraagt als een voetganger daarmee wordt gelijkgesteld en diegene die zich sneller verplaatst, gelijkgesteld wordt met een fietser. Dit geldt zowel voor de gemotoriseerde als de niet gemotoriseerde voortbewegingstoestellen.

Daaruit volgt logischerwijze dat de andere weggebruikers ten aanzien van die gebruikers dezelfde regels moeten volgen als deze die

catégories auxquelles ils sont assimilés (ancien art. 7bis, al. 3).

Même s'il s'agit d'une règle de comportement, puisque l'usage détermine s'il s'agit d'un piéton ou d'un cycliste, il a tout de même été choisi de l'indiquer dans la définition compte tenu de la logique utilisée pour les autres articles comme par exemple pour les conducteurs de tricycles avec une largeur de maximum 1 mètre qui sont assimilés à des cyclistes, etc. Il est également plus clair de placer toutes ces règles dans la définition de sorte que toutes les informations relatives aux engins de déplacement puissent être trouvées à une seule et même place.

Ne sont réglés dans le Code de la route que les comportements qu'il convient d'adopter sur la voie publique. Les règles relatives aux prescriptions techniques (dont l'approbation de modèle éventuelle), à l'immatriculation et à l'assurance de ces engins sont fixées dans les lois et règlements spécifiques à ces matières.

Il faut noter à ce propos que les engins de déplacement motorisés énumérés tombent en principe hors du champ d'application du Règlement européen 168/2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (voir l'article 2.2)⁹.

La vitesse maximale autorisée des engins de déplacement motorisés a été portée à 25 km/h (au lieu de 18 km/h) par analogie avec les vélos électriques. On constate en effet qu'il y a sur le marché de plus en plus d'engins de déplacement motorisés puissants qui permettent de circuler à des vitesses élevées (parfois plus de 30 km/h). Ceux-ci constituent un danger pour la sécurité routière et qui ne sont pas autorisés sur la voie publique sur base de l'article 58, § 1^{er}.

Le cycle.

Une précision a été ajoutée dans la définition du cycle : les tricycles et les quadricycles d'une largeur de maximum 1 mètre sont assimilés à des bicyclettes pour l'application du présent règlement. L'adjonction d'une remorque à un cycle ne modifie pas la classification de ce véhicule. En effet, il n'est pas logique qu'un

gelden ten aanzien van de weggebruikers waarmee ze zijn gelijkgesteld (art. 7bis, lid 3).

Hoewel het eigenlijk over een gedragsregel gaat, aangezien het gebruik bepaalt of het een voetganger of een fietsers betreft, werd er toch voor gekozen dit in de definitie te vermelden omwille van de logica met de andere bepalingen zoals bv. dat driewielers met een breedte van maximum 1 meter worden gelijkgesteld met fietsers, enz. Het is ook duidelijker dat dit allemaal onder de definitie wordt geplaatst; alle info over de voortbewegingstoestellen is dan op één plaats terug te vinden.

Het Verkeersreglement 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 in principe buiten het toepassingsgebied van de Verordening 168/2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwieler (zie artikel 2.2)⁹ vallen.

De toegelaten maximale snelheid van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen wordt, naar analogie met de elektrische fietsen, op 25 km/u gebracht; voorheen was dat 18 km/u. Er verschijnen echter steeds meer gemotoriseerde voortbewegingstoestellen 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 58, § 1, niet toegelaten tot de openbare weg.

Het rijwiel.

In de definitie van het rijwiel werd gepreciseerd dat drie-en vierwieler die een breedte hebben van maximum 1 meter, voor de toepassing van dit besluit, gelijkgesteld worden met fietsen. Bevestiging van een aanhangwagen aan een rijwiel brengt geen wijziging in de classificatie van dit voertuig. Immers, het is niet logisch dat

⁹ J.O. UE, L60/52, 2 mars 2013.
P.B. EU, L60/52, 2 maart 2013.

certain nombre de règles de circulation actuelles, applicables aux vélos – ceux-ci ne peuvent, d'après le Code de la route dépasser 1 mètre de largeur – ne soient pas applicables aux tricycles et quadricycles de la même largeur.

Lorsque, dans les Titres 2 et 3 du Code de la route, le terme « cycle » est utilisé, cela vise aussi bien les vélos que les cycles à deux, trois roues ou plus indépendamment de leur largeur. Lorsque le terme « vélo » est utilisé, cela ne concerne que les cyclistes et conducteurs de cycles d'une largeur d'1 mètre maximum. Il en découle logiquement que les autres usagers de la route doivent également appliquer les mêmes règles vis-à-vis de ces utilisateurs qu'ils doivent le faire vis-à-vis des catégories auxquelles ils sont assimilés.

Le cycle motorisé.

Le cycle motorisé à deux roues est assimilé à une bicyclette et le cycle motorisé à trois ou quatre roues est assimilé à un cycle à trois ou quatre roues. C'est ainsi la règle contenue à l'ancien article 7^{ter} qui est désormais intégrée dans les définitions, ce qui a donc de nouveau une incidence sur les règles à suivre par les autres usagers en présence d'un cycle motorisé.

Le cyclomoteur.

Le speed pedelec qui avait été introduit dans la réglementation par l'arrêté royal du 21 juillet 2016 reçoit désormais aussi la dénomination de « cyclomoteur classe P », ceci afin d'établir un lien plus direct avec la lettre « P » qui est apposée sous le symbole du cyclomoteur dans la signalisation routière concernant ce véhicule (voir notamment l'exemple de panneau additionnel M35 et le symbole P3).

On a laissé tomber les dispositions qui disposent que le cycle, les engins de déplacement, les cycles motorisés et les cyclomoteurs, non montés, ne sont pas considérés comme des véhicules. Ceci n'est plus nécessaire compte tenu de l'adaptation de la définition du piéton et du conducteur ainsi que par les adaptations des règles relatives à l'arrêt et au stationnement de ces véhicules. Les règles relatives à la place sur la voie

een aantal verkeersregels die momenteel gelden voor fietsen, die overeenkomstig het verkeersreglement maximaal 1 meter breed mogen zijn, niet op drie en vierwielers met eenzelfde breedte van toepassing zouden zijn.

Wanneer in het verkeersreglement in Titel 2 en 3 de term "rijwiel" wordt gebruikt omvat dit zowel fietsen als rijwielen met twee, drie, of meer wielen onafhankelijk van hun breedte. Wanneer echter de term "fiets" wordt gebruikt, betreft die enkel fietsers en bestuurders van rijwielen met een breedte van maximum 1 meter. Daaruit volgt logischerwijze dat de andere weggebruikers ten aanzien van die gebruikers dezelfde regels moeten naleven als deze die gelden ten aanzien van de weggebruikers waarmee ze zijn gelijkgesteld.

Het gemotoriseerd rijwiel.

Het tweewielig gemotoriseerd rijwiel wordt gelijkgesteld met een fiets en het drie- of vierwielig gemotoriseerd rijwiel met een drie- of vierwielig rijwiel. Daarom wordt de regel voorzien in het oude artikel 7^{ter} nu opgenomen in de definitie, wat ook hier opnieuw een invloed heeft op de regels die de andere weggebruikers moeten naleven ten aanzien van gemotoriseerde rijwielen.

De bromfiets.

De speed pedelec 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 speed pedelecs (zie in het bijzonder het onderbord M35 en het symbool P3).

De bepalingen die zowel voor de niet bereden rijwielen, voortbewegingstoestellen, gemotoriseerde rijwielen en bromfietsen stelden dat deze niet als voertuig worden beschouwd, werd 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 is dit immers niet langer noodzakelijk. De regels met betrekking tot de plaats op de openbare weg en

publique et à l'arrêt et au stationnement de ces véhicules sont à présent très claires.

La motocyclette.

La définition a été complétée afin qu'il soit clairement établi que sont exclus de cette catégorie les engins de déplacement.

Le tricycle à moteur.

Dans la même logique que pour la motocyclette, la définition a été complétée afin qu'il soit clairement établi que sont exclus de cette catégorie les engins de déplacement.

Le quadricycle à moteur.

Dans la même logique que pour la motocyclette et le tricycle à moteur, la définition a été complétée afin qu'il soit clairement établi que sont exclus de cette catégorie les engins de déplacement.

La voiture.

Cette définition diffère légèrement de celle du Règlement technique. On a ici préféré omettre que l'habitacle était uniquement conçu et construit pour le transport de personnes car il n'y a aucun doute que des bagages et diverses choses peuvent être transportés dans une voiture sans qu'elle n'en perde cette qualification. La référence au transport rémunéré de personnes ne semblait pas non plus pertinente.

La définition du « Taxi » n'a pas été ajoutée car la réglementation relative aux taxis et donc les définitions qui s'y rapportent relèvent de la compétence des Régions.

L'arrêt/(s')arrêter.

On définit l'arrêt plutôt que le véhicule à l'arrêt, car on vise une action du conducteur, ce qui n'est pas le cas lorsque l'on parle de véhicule à l'arrêt. La définition reste inchangée.

Le stationnement/stationner.

het stilstaan-en parkeren van deze voertuigen zijn nu duidelijk.

De motorfiets.

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

De driewieler met motor.

In dezelfde logica als voor de motorfiets werd de definitie aangevuld om te verduidelijken dat voortbewegingstoestellen uitgesloten zijn van deze categorie.

De vierwieler met motor.

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

De auto.

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 werd weggelaten. Dit omdat ook bagage en verschillende andere zaken kunnen vervoerd worden in een auto zonder dat deze daardoor de kwalificatie "auto" verliest. De referentie naar het bezoldigd personenvervoer leek evenmin pertinent.

De definitie van "Taxi" werd niet toegevoegd omdat de reglementering met betrekking tot taxi's, en dus ook de definitie ervan, een gewestelijke bevoegdheid is.

(Het) 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.

(Het) parkeren.

Pour une raison identique à l'arrêt, le stationnement est défini plutôt que le véhicule en stationnement, car on vise ici une action du conducteur. Faire le plein de carburant ou charger la batterie est considéré comme le fait de stationner de telle sorte que les limitations de durée de stationnement y sont applicables.

Les véhicules partagés.

La définition a été élargie : ne sont plus uniquement visées les voitures mais bien tous les véhicules qui peuvent, désormais, faire partie de ce système basé sur le partage.

Véhicules des services réguliers de transport en commun.

Cette définition a été ajoutée. Dans le cadre de leurs compétences, les régions sont libres de définir ce type de transport dans leur propre réglementation. Néanmoins, il est nécessaire de préciser, dans les règles générales sur la police sur la circulation routière, de quels véhicules il s'agit exactement. Sont aussi visés les véhicules qui sont utilisés pour des missions de contrôle et d'entretien liées à ces services réguliers.

La circulation locale ou la desserte locale.

L'ancienne définition a été adaptée (remplacement des mots « y compris les véhicules de livraison » par « les véhicules qui y livrent ») afin qu'il soit désormais clair que tous les véhicules qui livrent dans une rue réservée à la circulation locale y sont admis. Auparavant, la formulation avait donné lieu à des interprétations trop strictes qui liaient le véhicule de livraison à une personne physique domiciliée dans la rue. Cela posait problème dans certains cas, par exemple lorsqu'une salle de sport ou une entreprise y étaient établies. La liste des usagers qui y ont accès est identique à celle des usagers admis sur les chemins réservés.

Outre les véhicules des services réguliers de transport en commun, les véhicules qui sont utilisés pour des missions de contrôle et d'entretien liées à ces services réguliers, y ont

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 parkeertijdbepijking erop van toepassing is.

Voertuigdelen.

De definitie werd uitgebreid. Niet alleen de auto's worden gevisieerd maar ook alle andere voertuigen die kunnen gebruikt worden in het kader van een deelsysteem.

Voertuigen van de geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.

Deze definitie werd 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 gespecificeerd over welke voertuigen het precies gaat. Ook de voertuigen die gebruikt worden in het kader van controle- en onderhoudsopdrachten gelinkt aan die geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer worden beoogd.

Plaatselijk verkeer of de plaatselijke bediening.

De vroegere definitie werd 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. 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 lijst van personen die er toegang hebben is dezelfde als die voor de voorbehouden wegen.

Naast de voertuigen van de geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer hebben nu ook de voertuigen die gebruikt worden in het kader van controle- en onderhoudsopdrachten gelinkt aan die geregelde diensten voor

maintenant aussi accès. Ainsi les véhicules affectés au transport scolaire y sont admis.

Art. 3 – Les agents qualifiés.

Les agents qualifiés sont, au sens de l'article 11 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, les agents qui, portant les insignes de leurs fonctions, peuvent régler la circulation par des injonctions qui prévalent sur les dispositions des règlements généraux et des règlements complémentaires.

Ils ont de plus, dans certains cas, le pouvoir de surveiller l'application de la loi et de ses arrêtés d'exécution et de constater des infractions par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire (art. 62 de la loi du 16 mars 1968).

Le Code de la route énumère donc les différentes catégories d'agents qualifiés, le cas échéant en restreignant leur pouvoir de constater des infractions ou les cas dans lesquels ils peuvent régler la circulation. Ainsi, les pompiers ou les agents de la protection civile qui arrivent sur les lieux d'un incident ne peuvent régler la circulation que jusqu'à l'arrivée des forces de police (8°).

La liste des agents qualifiés qui figurait auparavant à l'article 3 a été adaptée aux différentes évolutions institutionnelles et organisationnelles qu'a connues le pays depuis 1975. Ne sont plus repris les agents des Régions. Le Conseil d'Etat estime effectivement que la loi spéciale ne permet pas à l'autorité fédérale de conférer une quelconque mission à des agents des entités fédérées¹⁰.

Les personnes suivantes ne sont ainsi plus mentionnées dans la liste : les fonctionnaires et agents de la Régie des Voies aériennes investis d'un mandat de police judiciaire, dans la limite des aéroports et de leurs dépendances (3°), car cette catégorie n'existe plus ; les officiers et agents de la police des chemins de fer, dans la limite de leur

gemeenschappelijk vervoer er toegang. Ook de voertuigen gebruikt voor schoolvervoer worden er toegelaten.

Art. 3 – De 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 (art. 62 van de wet van 16 maart 1968).

In het Verkeersreglement 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 (8°).

De lijst van bevoegde personen die voordien opgenomen was in artikel 3 werd 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 entiteiten¹⁰.

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 (3°); omdat deze categorie niet langer bestaat, de officieren en agenten van de politie der

¹⁰ Avis n°27.691 du 1^{er} juillet 1998 et n°28.020 du 16 septembre 1998.
Advies nr. 27.691 van 1 juli 1998 en nr. 28.020 van 16 september 1998.

compétence territoriale (8°), car cette catégorie a été intégrée dans la police fédérale. Les agents de Securail ont par contre été ajoutés (9°), de même que les gardes champêtres (5°).

Art. 4 – Injonctions des agents qualifiés.

La présentation de l'article 4 est clarifiée et la disposition relative à l'obligation de soumettre la carte d'identité ou le titre qui en tient lieu à toute réquisition d'un agent qualifié, dans le cadre d'une infraction ou d'un accident de la circulation, y est placée (anciens articles 59.1 et 52).

On a également regroupé ici la règle qui impose que toutes les dérogations, autorisations et laissez-passer doivent être soumis à toute réquisition d'un agent qualifié.

Dans le texte français, le mot « présenter » a été remplacé par le mot « soumettre », et dans le texte néerlandais, le mot « vertonen » est remplacé par le mot « overhandigen » pour établir clairement que ces éléments doivent, à la demande de l'agent qualifié, lui être effectivement remis.

Art. 5 – Indications des signaleurs.

Le nouvel article 5 regroupe, de manière claire et structurée, toutes les règles relatives aux signaleurs (compétences, équipement, âge...) qui, auparavant, étaient éparpillées dans plusieurs articles du Code (art. 40*bis* : surveillants habilités ; art. 41.3 : signaleurs, capitaines de route, chefs de groupe et surveillants de chantier ; art. 43*bis* et *ter* : capitaines de route ; art. 59.19 : signaleurs ; art. 59.21 : surveillants). Il existe désormais un statut unique pour tous les types de signaleurs. Le régime actuel est peu modifié mais la simplification consiste surtout à regrouper et réécrire ce qui existe en supprimant le superflu, les termes redondants.

En ce qui concerne les conditions d'exercice, un équipement standard est désormais prévu à l'article 5, § 3, à savoir un signal C3 et une veste rétro réfléchissante de sécurité avec l'inscription « signaleur » à l'avant et au dos. Le port du brassard n'est pas maintenu.

spoorwegen, binnen de perken van hun territoriale bevoegdheid (8°); omdat deze categorie is geïntegreerd in de federale politie. De agenten van Securail werden evenwel toegevoegd (9°) alsook de veldwachters (5°).

Art. 4 – Bevelen van bevoegde personen.

De structuur van artikel 4 werd 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.

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

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

Voor wat betreft de voorwaarden van de uitoefening voorziet artikel 5, § 3, nu in een standaarduitrusting, bestaande uit een bord C3 en een retro-reflecterende veiligheidsvest met het opschrift "signaalgever" op de voorkant en

Cet article prévoit les âges minimum que doivent avoir les signaleurs : on a appliqué la logique de l'âge le plus élevé vers l'âge le plus bas (qui peut le plus peut le moins) donc 25, 18 et 16 ans.

Il a été jugé nécessaire de préciser dans le Code de la route ce que les signaleurs peuvent et ne peuvent pas faire (article 5, § 4). Cette détermination est importante à deux points de vue. D'une part pour le signaleur qui connaît ainsi sa compétence et la responsabilité corollaire qu'il assume et d'autre part pour les autres usagers. N'étant pas confronté à un véritable agent qualifié, il est pourtant nécessaire que ceux-ci comprennent que les indications qui leurs sont adressées sont légitimes.

Comparées aux injonctions que peuvent donner les agents qualifiés, les indications des signaleurs sont limitées à ce qui est strictement nécessaire pour assurer le bon déroulement des activités qu'ils encadrent.

Il est en tout cas exclu qu'un signaleur immobilise la circulation ou donne des injonctions aux conducteurs et piétons dans les carrefours qui sont réglés par des feux lumineux. Au besoin, la présence d'un agent qualifié sera nécessaire, ou alors la mise hors service des feux (feu orange clignotant).

Il est tout autant exclu pour un signaleur de donner des indications sur une autoroute, une route pour automobile ou aux accès et sortie de celles-ci, afin d'éviter que le trafic sur ces axes ne soit perturbé.

La formation pour les surveillants habilités actuels a été omise parce qu'aucune formation n'était prévue pour les autres types de signaleurs qui avaient, au final, les mêmes responsabilités.

Il reste toutefois loisible aux communes qui font appel à des signaleurs, par exemple pour la traversée devant un établissement scolaire, d'organiser une formation sur les règles essentielles à connaître par ces personnes.

op de achterkant. Het dragen van de armband werd geschrapt.

Dit artikel voorziet de minimumleeftijden van de signaalgevers: de logica van de hoogste naar de laagste leeftijd werd toegepast (wie het meeste kan, kan ook het minste), dus 25, 18 en 16 jaar.

Het leek aangewezen dat het Verkeersreglement verduidelijkt wat de signaalgevers wel en niet mogen doen (artikel 5, § 4). 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 andere weggebruikers. Want hoewel ze niet met een bevoegde persoon te maken hebben, moeten ze toch begrijpen dat de bevelen wettig zijn.

In vergelijking met de bevelen van bevoegde personen zijn de bevelen 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 bevelen 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 huidige gemachtigde opzichters wordt niet behouden, omdat er evenmin in een opleiding wordt voorzien voor de andere types signaalgevers die eigenlijk dezelfde verantwoordelijken 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 – Ordre hiérarchique des injonctions et indications, signaux routier et règles de circulation.

Le nouvel article 6, qui fusionne les anciens articles 5 et 6, fixe clairement l'ordre de priorité entre les injonctions des agents qualifiés, les signaux lumineux de circulation, les indications des signaleurs, les signaux et marques routières, et les règles générales de circulation.

Les indications que les signaleurs peuvent donner sont énumérées dans la disposition qui les concerne spécifiquement.

Titre 2 – Règles d'usage de la voie publique.

Art. 7 – Règles générales de comportement dans le chef des usagers.

Le contenu de cet article reste le même mais la formulation du nouvel article 7, §§ 1^{er} et 2, a été condensée. Il reprend en partie le texte du « Titre IIIbis. – Règles générales de comportement pour les usagers de la route » (art. 27bis à 27quinquies), adopté par la loi du 20 mars 2007, qui n'est jamais entré en vigueur.

Dans un but de simplification, il a été décidé de se limiter à une règle générale de prudence qui s'applique à tous et tout le temps, inscrite dans un seul article du Code de la route plutôt que de répéter ce principe dans plusieurs articles. On ne distingue plus la « prudence » et le fait de « redoubler de prudence », devoirs qui étaient auparavant dispersés dans toute une série de dispositions (art. 12.2, 20.2, 22bis, 22ter, 22quinquies, 39bis, ...). Il a été ajouté que chaque usager doit en tout temps se comporter de manière telle qu'il ne met pas en danger ni ne gêne les autres usagers. Enfin, le terme plus large de « personnes avec une mobilité réduite » est utilisé à la place de « personne âgée ».

La distinction entre la présence des usagers vulnérables et les endroits où leur présence est prévisible n'est pas reprise dans le nouveau texte qui est plus général. L'objectif reste

Art. 6 – Hiërarchische rangorde 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 verkeerstekens en wegmarkeringen, en de algemene verkeersregels.

De bepaling die specifiek over de signaalgevers handelt, somt de aanwijzingen op die zij mogen geven.

Titel 2 – Regels voor het gebruik van de openbare weg.

Art. 7 – Algemene gedragsregels voor de weggebruikers.

De inhoud van dit artikel blijft dezelfde maar de formulering werd in het nieuwe artikel 7, § 1 en § 2, wat beknopter gemaakt. Het herneemt gedeeltelijk de tekst van "Titel IIIbis – Algemene gedragsregels voor de weggebruikers." (art. 27bis tot 27quinquies), aangenomen bij wet van 27 maart 2007, die nooit in werking is getreden.

Met het oog op een vereenvoudiging is ervoor gekozen om in het Verkeersreglement één algemene voorzichtigheidsregel op te nemen die geldt voor iedereen en altijd in plaats van het herhalen van dat principe in verschillende artikelen. Er wordt geen onderscheid meer gemaakt tussen "voorzichtigheid" en "dubbel voorzichtig zijn", plichten die vroeger verspreid waren in een hele reeks bepalingen (art. 12.2, 20.2, 22bis, 22ter, 22quinquies, 39bis, ...). Er werd toegevoegd dat weggebruikers zich ten allen tijde zo dienen te gedragen dat ze geen gevaar of hinder veroorzaken voor de andere weggebruikers. Tot slot werd 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

toutefois bien d'insister sur le devoir de prudence en toutes circonstances. A quelques exceptions près, la présence de ces usagers est prévisible sur toutes les voies publiques.

C'est d'ailleurs pour cette raison qu'il n'est plus fait explicitement référence à la présence des usagers vulnérables comme c'était le cas dans l'article 7.1, 3^e alinéa (« *tout conducteur de véhicule est tenu de redoubler de prudence, en présence de tels usagers plus vulnérables...* »). Ce que l'on attend maintenant du conducteur, c'est qu'il soit prudent à l'égard des usagers plus vulnérables, que leur présence *in concreto* soit avérée ou non.

L'ancien article 7.4 qui imposait d'éviter des dégâts à la voirie n'est plus maintenu. En effet, il s'agit d'une règle liée à l'infrastructure et donc une compétence régionale.

Art. 8 – Les conducteurs.

Cet article a été adapté pour que le cadre réglementaire ne soit pas un obstacle à l'introduction des véhicules autonomes sur nos routes. Il s'agit d'un véhicule qui, en toute circonstance, ne nécessite aucun conducteur. En terme de niveaux d'automatisation (SAE), il s'agit d'un véhicule de niveau 5 pouvant rouler de manière indépendante de tout point A à tout point B.

Dans le § 1^{er}, il est tout d'abord expliqué qu'un véhicule autonome, tel que défini à l'article 2, n'a pas de conducteur. Ceci vise aussi les véhicules qui sont exclusivement utilisés dans les limites d'usage du système de conduite automatisé, comme les navettes autonomes qui suivent un trajet bien déterminé.

Dans le § 4, il est premièrement spécifié que le conducteur doit avoir le contrôle de ses animaux. En effet, l'utilisation des systèmes d'assistance à la conduite et des systèmes de conduite automatisés, comme nous le verrons plus loin, est assez difficile à concilier avec le concept d'animal.

Dans la suite du § 4 (al. 3), le comportement du conducteur dans un véhicule (automatisé ou non) est réglé. Il y est précisé que le

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 dubbel voorzichtig moet 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.

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

Art. 8 – De bestuurders.

Dit artikel werd aangepast opdat het reglementair kader geen obstakel zou vormen voor de introductie van autonome voertuigen op onze wegen. Het gaat om een voertuig dat onder geen enkele omstandigheid een bestuurder vereist. In termen van niveaus van automatisatie (SAE) gaat het om een voertuig van niveau 5 dat volledig zelfstandig van elk willekeurig punt A naar elk willekeurig punt B kan rijden.

In § 1 wordt vooreerst verduidelijkt dat een autonoom voertuig, zoals gedefinieerd in artikel 2, geen bestuurder heeft. Hieronder vallen ook de voertuigen die uitsluitend gebruikt worden binnen de gebruikslimiet van het geautomatiseerde rijstelsysteem, zoals autonome shuttles die een vast traject volgen.

In § 4 wordt eerst bepaald dat een bestuurder zijn dieren goed in de hand moet hebben. Dit omdat het gebruik van rijhulpsystemen en geautomatiseerde rijstelsystemen, zoals dat verder aan bod komt, nogal moeilijk verenigbaar is met het begrip dieren.

In de rest van § 4 (derde lid) wordt het gedrag van de bestuurder in een (al dan niet geautomatiseerd) voertuig geregeld. Zo wordt

conducteur peut utiliser un système d'assistance à la conduite ou laisser la tâche de conduite dynamique à un système de conduite automatique (al. 2).

En ce qui concerne les systèmes de véhicule qui assistent simplement le conducteur dans l'exécution de la tâche de conduite et ceux qui effectuent la tâche de conduite dynamique mais pour lesquels le conducteur est l'option de retour, rien ne change. Les conducteurs sont tenus de garder le véhicule en main et doivent donc toujours rester attentifs et ne peuvent rien faire d'autre que réaliser la tâche de conduite. En effet, il résulte d'études qu'il n'est pas réaliste d'attendre des conducteurs qu'ils reprennent le contrôle du véhicule de manière sûre lorsque le système le requiert alors qu'ils sont occupés à d'autres tâches. En ce qui concerne le niveau d'automatisation, il s'agit ici des systèmes de niveau 1 à 3 inclus (SAE) ; ainsi, l'« assistant d'embouteillage » est un exemple de système de niveau 2 qui garantit que le véhicule suit la file de manière optimale. Un système de véhicule qui prend en charge la totalité de la tâche de conduite dynamique sur un itinéraire déterminé (par exemple sur autoroute) mais qui exige du conducteur de reprendre la conduite dynamique lorsque le système le demande, est un exemple de système de niveau 3 (SAE).

Ce n'est que lorsque la tâche de conduite dynamique est laissée à un système de conduite automatisé pour lequel le système de conduite est l'option de retour qu'il y a l'obligation, pour le conducteur, de toujours pouvoir contrôler correctement le véhicule. Si un tel système de conduite automatisé demande au conducteur de reprendre la tâche de conduite, ceci est toujours facultatif. Il s'agit ici d'un système de niveau 4 (SAE). Un exemple de ce système est un système qui prend en charge la totalité de la tâche de conduite dynamique sur un itinéraire déterminé (par exemple sur autoroute) mais qui, contrairement aux systèmes de niveau 3 (voir plus haut), mène le véhicule vers un emplacement (de stationnement) réglementaire si le conducteur ne réagit pas à la demande de reprendre la conduite dynamique. Pour ce niveau d'automatisation, il faut également qu'un conducteur soit présent, qui doit être en état de conduire (permis de conduire, ne pas être sous influence,...). La seule différence avec les systèmes de niveau 1 à 3, c'est l'absence d'obligation pour le

verduidelijkt dat de bestuurder een rijhulpsysteem mag gebruiken of de dynamische rijtaak mag overlaten aan een geautomatiseerd rijstelsysteem (tweede lid).

Voor wat betreft de voertuigsystemen die de bestuurder louter helpen bij het uitvoeren van de rijtaak en deze die de dynamische rijtaak uitvoeren maar waarvoor de bestuurder de terugval optie is, verandert er niets. Bestuurders blijven geacht het voertuig in de hand te hebben en ze moeten dus steeds aandachtig blijven en mogen geen andere dingen doen dan het uitvoeren van de rijtaak. Uit studies blijkt immers dat het niet realistisch is van bestuurders te verwachten dat ze op een veilige manier opnieuw de controle over het voertuig zullen overnemen wanneer ze met andere zaken dan het rijden bezig zijn geweest. Wat betreft het niveau van automatisatie, gaat het hier om systemen van niveau 1 tot en met niveau 3 (SAE); zo is de zogenaamde "file-assistent" een voorbeeld van een niveau-2-systeem dat ervoor zorgt dat het voertuig in een file netjes aansluit in de rij voertuigen. Een voertuigstelsysteem dat de volledige dynamische rijtaak overneemt op een bepaald traject (bijvoorbeeld op een autosnelweg), maar dat van de bestuurder vereist de dynamische rijtaak terug over te nemen wanneer het systeem daarom verzoekt, is een voorbeeld van een systeem van niveau 3 (SAE).

Alleen wanneer de dynamisch rijtaak wordt overgelaten aan een geautomatiseerd rijstelsysteem waarvoor het rijstelsysteem de terugval optie is, vervalt de verplichting voor de bestuurder steeds in staat te zijn het voertuig goed in de hand te hebben. Mocht een dergelijk geautomatiseerd rijstelsysteem de bestuurder verzoeken de rijtaak terug over te nemen, is dat steeds optioneel. Hier gaat het om systemen van niveau 4 (SAE). Een voorbeeld is opnieuw een systeem dat de volledige dynamische rijtaak overneemt op een bepaald traject (bijvoorbeeld op een autosnelweg) maar dat, in tegenstelling tot systemen van niveau 3 (zie hoger), het voertuig naar een reglementaire (parkeer)plaats zal brengen indien de bestuurder niet reageert op het verzoek om de dynamische rijtaak terug over te nemen. Er moet dus ook voor dit niveau van automatisatie wel degelijk een bestuurder aanwezig zijn, die in staat moet zijn om te sturen (rijbewijs, niet onder invloed,...), alleen geldt er in tegenstelling met systemen van niveau 1 tot en met 3, geen verplichting voor die bestuurder om de dynamische rijtaak over

conducteur de reprendre la tâche de conduite dynamique lorsque le système le demande.

D'autres modifications concernent l'âge des cavaliers (ce terme a remplacé les « conducteurs de monture »): l'âge des cavaliers qui accompagnent un cavalier âgé de 12 ans est fixé à 18 ans au moins (au lieu de 21 ans au moins).

L'interdiction de faire usage d'un téléphone portable en le tenant en main comme prévu dans l'ancien article 8.4 (nouveau § 5) est élargie aux tous les appareils électroniques avec un écran.

L'ancien article 8.5. (nouveau § 6) est synthétisé : le conducteur ne peut quitter le véhicule qu'il conduit (les animaux qu'il guide ou garde ne sont plus mentionnés car ceci est induit de la définition du « conducteur » qui désigne toute personne qui assure la direction d'un véhicule ou qui guide ou garde des animaux de trait, de charge, de monture ou des bestiaux) sans avoir pris les précautions nécessaires pour éviter tout accident et tout usage abusif par un tiers.

L'obligation d'utiliser un dispositif antivol, si le véhicule en est pourvu, n'est plus spécifiée car elle découle naturellement de l'obligation de prendre les précautions nécessaires pour éviter tout usage abusif.

L'ancien article 8.6 qui interdit de procéder, au point mort, à des accélérations répétées du moteur n'a pas été maintenu. Il s'agit en effet d'une règle qui se rapporte à la protection de l'air et aux nuisances sonores et qui ressort des compétences régionales en matière d'environnement.

Art. 9 – Place sur la voie publique.

L'article 9, qui regroupe les règles relatives à la place sur la voie publique de tous les usagers, a été entièrement restructuré, par type d'usagers : en premier lieu les piétons, puis les conducteurs en général, ensuite les cyclistes et cyclomotoristes de classe A, les conducteurs de speed pedelecs et cyclomotoristes de classe B, les motocyclistes et enfin les conducteurs d'animaux.

te nemen wanneer het systeem daartoe zou verzoeken.

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

Het verbod gebruik te maken van een draagbare telefoon zoals voorzien in het oude artikel 8.4 (nieuwe § 5) wordt uitgebreid naar alle elektronische apparaten met een scherm.

Het oude artikel 8.5 (nieuwe § 6) werd herschreven : de bestuurder mag het voertuig dat hij bestuurt (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) 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, werd niet langer specifiek vermeld omdat dit logischerwijze voortvloeit uit de verplichting de nodige voorzorgen te nemen om enig onrechtmatig gebruik te voorkomen.

Het oude artikel 8.6 dat verbood de motor in vrijloopstand herhaaldelijk te versnellen werd niet langer behouden. Het gaat hier immers om een regel ter bescherming van lucht- en geluidshinder die tot de milieubevoegdheden van de gewesten behoren.

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, werd volledig geherstructureerd, per type van weggebruiker: in de eerste plaats de voetgangers, dan de bestuurders in het algemeen en daarna de fietsers en de bromfietzers klasse A, de bestuurders van speed pedelecs en de bromfietzers klasse B, de motorfietsers en tot slot de bestuurders van dieren.

Lorsque c'est possible, par exemple pour les piétons, l'ordre dans lequel ils doivent/peuvent utiliser les différentes parties de la voie publique est précisé.

La place des cyclistes dans les zones piétonnes et dans les rues cyclables est aussi reprise dans cet article. L'objectif est d'énumérer, dans un seul article, la place des usagers sur la voie publique.

Pour les motocyclistes, il est dorénavant clair qu'ils ne peuvent utiliser que la moitié de la largeur du côté droit de la chaussée, également dans une rue à sens unique. Dans le code actuel, il s'agit de toute la largeur de la chaussée mais, comme dans la quasi-totalité des rues à sens unique les cyclistes sont admis à circuler à contre-sens, la moitié de la chaussée est plus indiquée.

9, § 1^{er}. Place des piétons.

Les règles concernant la place des piétons sur la voie publique y ont toutes été regroupées (anciens articles 22*bis* et 42). Dans la mesure où elles existent et sont accessibles et praticables, les parties de la voie publique sont utilisées dans l'ordre suivant :

Ce n'est que s'il n'y a pas de trottoir que le piéton peut circuler sur un accotement, des bandes de stationnement ou une piste cyclable.

Lorsque ces aménagements font défaut et que le piéton doit circuler sur la chaussée (sur une route de campagne par exemple), la règle de base est qu'il doit circuler du côté gauche, le plus près possible du bord. L'objectif est évidemment de lui assurer une meilleure visibilité. Dorénavant cette règle s'applique également aux personnes qui conduisent à la main une bicyclette, un cycle motorisé à deux roues ou un cyclomoteur à deux roues. Auparavant ils étaient obligés de circuler du côté droit dans le sens de leur marche.

Si les circonstances de sécurité le justifient, le piéton doit par contre marcher du côté droit. Par circonstances de sécurité, on vise une situation objective qui fait courir un plus grand danger au piéton s'il circule du côté gauche. On pense par exemple à de la végétation ou un virage qui masque toute visibilité, ou encore au

Waar mogelijk, bv. voor voetgangers wordt een volgorde gegeven van de delen van de openbare weg die ze moeten/mogen gebruiken.

De plaats van fietsers in voetgangerszones en in fietsstraten wordt ook in dit artikel opgenomen. Doel is alles met betrekking tot de plaats op de openbare weg van de verschillende weggebruikers in één artikel terug te vinden.

Voor motorfietsers geldt nu zonder discussie dat ze ook in éénrichtingsstraten slechts de helft van de breedte van de rechter zijde van de rijbaan mogen gebruiken. In het huidige verkeersreglement is dat de volledige breedte van de rijbaan, maar omdat in quasi alle éénrichtingsstraten ook fietsers in tegenrichting toelaten zijn, is de helft van de rijbaan meer aangewezen.

9, § 1. Plaats van de voetgangers.

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

Alleen wanneer er geen trottoir is, mag de voetganger een berm, de parkeerstroken of een fietspad gebruiken.

Wanneer de 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 fiets, een tweewielig gemotoriseerd rijwiel of een tweewielige bromfiets aan de hand leiden. Vroeger waren die verplicht rechts in de door hen gevolgde rijrichting te gaan.

Maar indien veiligheidsredenen het rechtvaardigen, moet de voetganger aan de rechter kant lopen. Onder veiligheidsomstandigheden 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

fait que la distance à parcourir sur la chaussée est courte et qu'il serait plus dangereux de devoir la traverser à deux reprises que de rester du côté droit.

Les piétons circulant en groupe sont également soumis à cette règle (d'abord sur les trottoirs, l'accotement, etc., puis sur la chaussée le long du bord gauche), sauf en ce qui concerne les cortèges et les colonnes militaires de même que les groupes « organisés » (manifestations culturelles, sportives et touristiques) qui ont en plus la possibilité de circuler sur la chaussée en présence de trottoirs, moyennant le respect de certaines conditions.

Ces cas particuliers sont réglés plus loin (article 48, § 1^{er}).

9, § 2. Les conducteurs en général.

Comme pour les piétons, l'article énumère dans l'ordre la place que les conducteurs, de manière générale, doivent occuper sur la voie publique.

La référence aux signaux F13 et F15 (signaux prescrivant le choix d'une bande de circulation ou d'une direction) a été abandonnée dans cette disposition. Dans le chapitre consacré aux signaux routiers, il est par contre précisé dans la légende des signaux F13 et F15 le comportement qu'il convient d'adopter.

La circulation sur les places est désormais plus clairement exprimée : le conducteur n'est pas obligé de rouler le plus possible à droite sur les places. La règle du croisement par la droite reste bien entendu d'application.

La circulation en agglomération : les conducteurs de véhicules peuvent emprunter la bande qui convient le mieux à leur destination en agglomération. Par soucis de simplification, seule la règle qui inclut *de facto* toutes les autres subsiste.

9, § 3. Circulation en plusieurs files.

Le contenu est inchangé, seules les références aux feux situés au-dessus des bandes de circulation ou de parties de la voie publique ont été omises car superflues.

een bocht die het zicht belemmert, of aan de situatie waarbij de af te leggen afstand op de rijbaan kort is en het gevaarlijker zou zijn om deze twee keer te moeten oversteken dan aan de rechter kant te blijven.

Voetgangers in groep zijn eveneens onderworpen aan deze regel (eerst op de trottoirs, de berm, enz., daarna op de rijbaan langs de linkerkant), behalve voor wat betreft de stoeten en de militaire colonnes evenals 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 48, § 1).

9, § 2. Bestuurders in het algemeen.

Zoals voor de voetgangers geeft dit artikel in volgorde de plaatsen aan die de bestuurders op de openbare weg, in algemene zin, moeten gebruiken.

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 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.

Verkeer in de bebouwde kom: bestuurders mogen binnen de bebouwde kom de rijstrook volgen die het best aansluit met hun bestemming. Vanuit het oogpunt van de vereenvoudiging, blijft alleen de regel over die alle andere *de facto* omvat.

9, § 3. Verkeer in meerdere rijen.

De inhoud blijft ongewijzigd, alleen wordt de verwijzing naar de verkeerslichten boven de rijstroken of delen van de openbare weg weggelaten omdat die overbodig is.

9, § 4. Circuler sur la bande d'arrêt d'urgence.

Cette disposition a été maintenue intégralement.

9, § 5. Circuler sur la bande réservée aux heures de pointe.

L'ancien article 22 réglait la circulation sur les bandes réservées aux heures de pointe. A présent, cette disposition a été reprise logiquement dans l'article 9 relatif à la place des conducteurs sur la voie publique. Le contenu n'a pas modifié, seules la formulation ainsi que les références aux signaux lumineux concernés ont été adaptés.

9, § 6. La place des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs de classe A.

L'article est simplifié et détermine clairement que seuls les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs de classe A doivent emprunter dans l'ordre, les parties suivantes de la voie publique :

- a) la piste cyclable praticable ou la partie de la voie publique praticable qui leur est réservée ;
- b) la chaussée, l'accotement de plain-pied ou la bande de stationnement située à droite dans le sens suivi.

Le terme « présente » n'a pas été maintenu en toute logique : si une piste cyclable a été créée, elle existe forcément.

Par contre, le terme piste cyclable « praticable » est nécessaire pour protéger les cyclistes. Une piste cyclable peut ne pas être praticable (feuilles, neige, état du revêtement délabré, ...).

Lorsqu'il n'y a pas de piste cyclable ou qu'aucune partie de la voie publique qui leur est réservée n'est praticable, il est important de laisser aux cyclistes le choix entre la chaussée et les accotements de plain-pied ou la bande de stationnement. Il est en effet dangereux d'imposer de circuler sur les accotements par préférence à la chaussée car les cyclistes

9, § 4. Rijden op de pechstrook.

Deze bepaling blijft integraal behouden.

9, § 5. Rijden op de spitsstrook.

In het oude artikel 22decies werd het verkeer op spitsstroken geregeld. Dit werd nu logischerwijze opgenomen in artikel 9 dat betrekking heeft op de plaats van bestuurders op de openbare weg. Inhoudelijk verandert er niets, alleen werd de formulering alsook de verwijzingen naar de betrokken verkeerslichten aangepast.

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

Het artikel wordt vereenvoudigd en bepaalt duidelijk dat alleen de fietsers en de bestuurders van bromfietsen klasse A de volgende delen van de openbare weg, in volgorde van aanwezigheid, moeten gebruiken:

- a) het berijdbaar fietspad of het berijdbaar deel van de openbare weg dat voor hen verplicht is;
- b) de rijbaan, de gelijkgrondse berm of de parkeerstrook rechts in de gevolgde rijrichting.

Het woord "aanwezig" werd logischerwijze geschrapt: wanneer een fietspad werd aangelegd, bestaat het uiteraard.

Echter, de uitdrukking "berijdbaar" fietspad is noodzakelijk om de fietsers te beschermen. Een fietspad kan immers onberijdbaar zijn (bladeren, sneeuw, vervallen staat van het wegdek, ...).

Bij gebrek aan fietspad of 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 inderdaad 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

risquent alors de devoir effectuer de nombreuses manœuvres de l'un à l'autre en fonction des véhicules en stationnement ou de toute autre obstacle situé sur l'accotement. Les accotements ou la bande de stationnement ne sont pas non plus toujours praticables (présence de gravillons, revêtement non plan, etc.).

Les règles de circulation liées à la place du conducteur sur la voie publique dans les zones piétonnes et rues cyclables sont regroupées dans cet article également.

L'âge maximale des cyclistes pour pouvoir circuler en toutes circonstances les trottoirs et les accotements en saillie, est fixé à 10 ans (auparavant 9 ans), pour des raisons de sécurité. Le critère basé sur le diamètre des roues n'est pas maintenu car difficilement contrôlable et peu pertinent au regard de l'objectif de sécurité routière du jeune cycliste.

9, § 7. La place des conducteurs de cyclomoteurs de classe B et speed pedelecs.

On se base encore toujours sur la distinction entre les endroits où la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins et ceux où la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h. La présentation des règles a réellement gagné en lisibilité.

Vitesse limitée à 50 km/h ou moins : choix entre la chaussée et la piste cyclable praticable.

Vitesse autorisée supérieure à 50 km/h : usage obligatoire de la piste cyclable praticable.

La règle de circulation liée à la place de ces conducteurs dans les rues cyclables est déplacée dans cet article.

9, § 8. La place des conducteurs de motocyclettes sur la chaussée.

La rédaction des articles 9.3.2 a été améliorée pour une meilleure compréhension.

L'ancien article 9.3.2, alinéa 2, n'a pas été maintenu car on a estimé qu'il était superflu. Les règles de prudence, de croisement et de

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 regels met betrekking tot de plaats van bestuurders in voetgangerszones en fietsstraten werden eveneens in dit artikel samengevoegd.

De maximumleeftijd voor fietsers om in alle omstandigheden de trottoirs en de verhoogde bermen te mogen volgen, wordt op 10 jaar gebracht (vroeger 9 jaar). Het criterium op basis van de diameter van de wielen werd niet behouden omdat dit moeilijk te controleren valt en weinig pertinent is met het oog op de verkeersveiligheid van jonge fietsers.

9, § 7. Plaats van de bestuurders van motorfietsen klasse B en speed pedelecs.

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. De structuur werd aangepast wat de leesbaarheid ten goede komt.

Snelheid beperkt tot 50 km/u of minder: keuze tussen berijdbaar fietspad of de rijbaan.

Toegelaten snelheid hoger dan 50 km/u: verplicht op het berijdbaar fietspad.

De regel die betrekking heeft op de plaats van deze bestuurders in fietsstraten wordt in dit artikel opgenomen.

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

Artikel 9.3.2 werd herschreven voor een beter begrip.

Het oude artikel 9.3.2, tweede lid, werd niet behouden omdat het overbodig is. De regels inzake het voorzichtig zijn, het kruisen en het

circulation sont suffisamment claires et il va de soi que le motocycliste ne peut, dans un virage, se pencher de manière telle que lui ou son véhicule déborderait sur la partie de la chaussée occupée par les véhicules circulant en sens inverse.

Une nouvelle règle est explicitement énoncée : lorsque le motocycliste circule sur une chaussée qui n'est pas divisée en bandes de circulation et qu'il y a un terre-plein central, il peut se tenir sur toute la largeur de la partie de la chaussée située à droite.

9, § 9. Place des conducteurs d'animaux de trait non attelés, de charge, de monture ou de bestiaux.

La règle reste identique. Conformément à la philosophie qui prévaut dans le cadre de la modernisation du Code de la route, l'obligation de ne pas mettre les autres usagers en danger n'a pas été répétée. Elle découle de l'article 7.

Art. 10 – Vitesse adaptée.

L'article 10.1 fait référence au nouvel article 7, § 1^{er} et § 2.

L'ancien alinéa 2 de l'article 10.2 a été abandonné, l'indication qu'un véhicule est freiné étant automatiquement communiquée par les « feux-stop ». Quant aux cyclistes, l'obligation de faire un geste du bras est de toute façon peu praticable dans des conditions de sécurité suffisantes, ce qui n'empêche pas qu'il leur est interdit d'exercer un freinage soudain non exigé par des raisons de sécurité, en vertu de l'article 10, § 4.

Bien que la formulation du texte n'ait pas été adaptée (ancien article 10.3), on ne saurait trop insister sur l'importance de modérer sa vitesse et au besoin, de s'arrêter, lorsqu'on approche (dépassement ou croisement) d'animaux de trait, de charge ou de monture. Un conducteur ne peut partir du principe que la personne qui mène ou conduit ces animaux sera toujours en mesure de les maîtriser s'ils sont effrayés par le passage trop rapide ou trop proche d'un véhicule.

Ancien article 11 – Limitations de vitesse.

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.

Een nieuwe regel werd toegevoegd: op een rijbaan die niet verdeeld is in rijstroken en indien er een middenberm is, mag de motorfietser zich over de volledige breedte van het rechts van de middenberm gelegen deel van de rijbaan begeven.

9, § 9. Plaats van de bestuurders van niet ingespannen trekdiere, van last -of rijdieren.

Deze regel blijft identiek. Overeenkomstig de filosofie die werd gevolgd in het kader van de herziening van het Verkeersreglement werd de verplichting om de andere weggebruikers niet in gevaar brengen niet behouden. Dit vloeit immers voort uit artikel 7.

Art. 10 – Aangepaste Snelheid.

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

Het oude tweede lid van artikel 10.2 werd niet behouden omdat de "stoplichten" automatisch aangeven dat het voertuig afgeremd wordt. Wat de fietsers aangaat, is het verplichte armgebaar in de praktijk moeilijk toepasbaar omdat dit de veiligheid van de fietser in het gevaar kan brengen, wat niet belet dat het hen, krachtens artikel 10, § 4, verboden is om bruusk te remmen als daartoe geen veiligheidsredenen zijn.

Ook al werd 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.

Oud artikel 11 – Snelheidsbeperkingen.

Comme seules les règles relatives à la vitesse sur les autoroutes sont conservées en ce qui concerne l'autorité fédérale, l'ancien article 11 n'est pas maintenu et la limitation de vitesse de 120 km/h est placée dans l'article relatif aux autoroutes.

Art. 11 – Priorité.

L'intitulé de l'ancien article 12 (obligations de céder le passage), qui devient le nouvel article 11, est remplacé par le terme « Priorité ».

Cet article (anciennement l'article 12) reprend l'ensemble des règles de priorité auparavant éparpillées dans divers articles du Code. Il est présenté de manière claire selon la logique suivante : les règles générales qui s'appliquent à tous les conducteurs, puis les règles de priorité qui s'appliquent mutuellement entre les usagers de la route et, enfin, les règles de priorité qui valent pour certaines catégories d'usagers tels que les véhicules sur rails, les véhicules prioritaires en mission prioritaire, les autobus, les usagers qui utilisent un trottoir ou une piste cyclable, les usagers qui se trouvent sur un passage pour piétons ou un passage pour cyclistes et les cyclistes lorsque des piétons suivent la piste cyclable.

11, § 1^{er} – Règle générale en cas de cession de la priorité.

Le comportement prescrit en cas de cession de la priorité (ancien article 12.5) est maintenu ; il est à présent placé plus logiquement en début d'article : l'usager de la route qui doit céder la priorité ne peut poursuivre sa marche (en néerlandais, le terme « verdergaan » est utilisé au lieu de « rijden » car il ne s'agit pas toujours de conducteurs) que s'il peut le faire sans risque d'accident, compte tenu de la position des autres usagers, de leur vitesse et de la distance à laquelle ils se trouvent.

La disposition selon laquelle les conducteurs qui accèdent à la voie principale d'une autoroute doivent céder le passage aux conducteurs qui y circulent, a été rajoutée. Cela va de pair avec l'adaptation de la

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 dat betrekking heeft op de autosnelwegen opgenomen.

Art. 11 – Voorrang.

Het opschrift van het oude artikel 12 (verplichting voorrang te verlenen), dat het nieuwe artikel 11 wordt, werd vervangen door de term "Voorrang".

Dit artikel (het oude artikel 12) herneemt alle voorrangsregels die verspreid waren over verschillende artikelen in het Verkeersreglement. Het wordt logisch gestructureerd als volgt: de algemene regel die van toepassing is op alle bestuurders, dan de voorrangsregels die van toepassing zijn tussen de weggebruikers onderling en tot slot de voorrangsregels die gelden ten aanzien van bepaalde categorieën weggebruikers zoals de spoorvoertuigen, de prioritaire voertuigen met een prioritaire opdracht, autobussen, weggebruikers die gebruik maken van het trottoir of het fietspad, weggebruikers die zich op een oversteekplaats voor voetgangers of voor fietsers bevinden en de fietsers wanneer voetgangers het fietspad volgen.

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 logischerwijze in het begin van het artikel geplaatst: de weggebruiker die voorrang moet verlenen, mag slechts verdergaan (in plaats van rijden omdat het niet altijd om bestuurders gaat) indien hij dat kan doen zonder gevaar voor ongevallen, gelet op de plaats van de andere weggebruikers, hun snelheid en de afstand waarop zij zich bevinden.

De bepaling dat bestuurders die de hoofdweg van een autosnelweg oprijden voorrang moeten verlenen aan de bestuurders die er rijden, werd toegevoegd. Dit hangt samen met de aanpassing van de definitie van een

définition d'un carrefour qui dispose que les endroits où les entrées et sorties rejoignent la voie principale d'une autoroute sont considérés comme des carrefours.

11, § 2 – Priorité entre les usagers.

Ce paragraphe règle la priorité de droite ; les exceptions à cette règle y sont énumérées.

Dans un souci de simplification et conformément à la philosophie adoptée (c'est-à-dire pas de répétition des règles qui découlent de la signalisation), la règle suivante a été omise : le conducteur doit céder la priorité à tout autre conducteur circulant sur la voie publique ou la chaussée qu'il aborde lorsqu'il débouche d'une voie publique ou d'une chaussée pourvue d'un signal B1 (triangle sur pointe) ou d'un signal B5 (stop).

Le nouvel article 11, § 2, 2°, énonce également une règle de priorité spécifique au conducteur qui accède à une autoroute. Ce conducteur doit céder la priorité aux conducteurs qui circulent sur l'autoroute. Le fait d'avoir énoncé cette règle dispense désormais les gestionnaires de placer à chaque entrée d'autoroute un signal B1.

Le nouvel article 11, § 2, 4° (ancien art. 12.3.1, al. 1^{er}, dernière partie de phrase), est élargi dans le sens où le conducteur qui roule dans le sens contraire au sens autorisé ou qui débouche d'une voie publique dont l'accès est interdit, n'a pas priorité. On ne limite donc plus la portée de cette règle aux voies publiques pour lesquelles une interdiction d'accès s'applique au moyen des signaux C1 ou C3.

11, § 3 – Priorité de certaines catégories d'usagers.

Il est ici primordial de rappeler que l'obligation de céder le passage à un piéton qui traverse sur un passage pour piétons ne vaut pas dans le chef des conducteurs de véhicules sur rails, et plus précisément de trams. Le piéton doit donc toujours céder la priorité à un tram. Cette obligation est d'autant plus importante que les distances de freinage que connaissent ces véhicules sont beaucoup plus longues que

kruispunt waardoor de plaatsen ter hoogte van de op- afritten beschouwd worden 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 gehanteerde filosofie (dit wil zeggen dat er geen regels worden herhaald die uit de verkeerstekens volgen) werd 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 met een verkeersbord B1 (omgekeerde driehoek) of met een verkeersbord B 5 (stop) komt.

Het nieuwe artikel 11, § 2, 2°, voert eveneens een 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 nieuwe artikel 11, § 2, 4° (oud artikel 12.3.1, eerste lid, laatste deel van de zin), wordt uitgebreid in de zin dat de bestuurder die tegen de toegelaten richting in rijdt of die uit een openbare weg komt waartoe hij geen toegang heeft, geen voorrang heeft. De draagwijdte van deze regel wordt bijgevolg niet langer beperkt tot de openbare weg waar een toegangsverbod geldt door middel van de borden C1 of C3.

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

Het is hier 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

celles des voitures et véhicules à deux roues et leurs permettent par conséquent beaucoup moins d'anticipation.

A l'approche d'un véhicule prioritaire, les autres usagers doivent dégager la voie et céder le passage. Cette obligation ne vaut que vis-à-vis des véhicules prioritaires en mission prioritaire, c'est-à-dire qui font simultanément usage des feux bleus clignotants et de la sirène. L'usage des seuls gyrophares bleus ne leur donnent pas droit à une priorité de passage sur les autres usagers.

Lorsqu'il n'y a pas de bande d'arrêt d'urgence, le passage des véhicules prioritaires est souvent entravé par les autres véhicules qui restent sur place : pour faciliter le passage du véhicule prioritaire, une nouvelle règle est introduite qui impose aux conducteurs qui se trouvent sur la bande de circulation la plus à gauche de se déporter le plus possible à gauche et aux conducteurs qui se trouvent à côté de cette bande, de se déporter le plus possible vers la droite, en pratique, les véhicules se déporteront vers la gauche et la droite en épis. Ainsi, un canal central est créé qui permet au véhicule prioritaire de remonter la chaussée.

D'autres règles relatives à la priorité sont énumérées dans ce paragraphe, entre autres celles qui s'appliquent lorsque les autobus quittent leur emplacement, lors de la traversée d'un trottoir ou d'une piste cyclable, ...

Dans un certain nombre de cas, les usagers de la route peuvent utiliser une partie de la voie publique qui ne leur est pas spécifiquement destinée, comme par exemple les cyclistes dans une zone piétonne. Dans ces cas, le terme « céder le passage » est utilisé à la place de « céder la priorité » (voir article 11, §3, 7° & 8°). Cette terminologie correspond mieux à l'action concrète qui est attendue de la part de ces usagers de la route, à savoir faire de la place pour qu'une circulation fluide des usagers de la route, pour lesquels la partie de la voie publique est destinée, puisse continuer à circuler sans heurts.

Le terme « trolleybus » n'est plus utilisé (ce sont des autobus).

Art. 12 – Tirette.

veel langer zijn dan die van auto's en tweewielers en ze bijgevolg veel minder kunnen anticiperen.

Bij het naderen van het prioritaire voertuig moeten de andere weggebruikers de weg vrijmaken en doorgang 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.

Wanneer er geen pechstrook is, wordt de doorgang voor prioritaire voertuigen dikwijls verhinderd door de andere voertuigen die ter plaatse blijven staan. Met het oog op een vlotte doorgang van prioritaire voertuigen wordt een nieuwe regel ingevoegd die de bestuurders die zich op de meest linkse rijstrook bevinden verplicht zo ver mogelijk naar links uit te wijken en de bestuurders die zich op de ernaast gelegen rijstrook bevinden zo ver mogelijk naar rechts uit te wijken bij het naderen van een prioritaire voertuig met een prioritaire opdracht. Op die manier komt in het midden een ruimte vrij die de prioritaire voertuigen toelaat de stilstaande voertuigen op de rijbaan voorbij te rijden.

Ook de andere de voorrangsregels worden in deze paragraaf opgenomen, onder andere de voorrangsplicht die geldt ten aanzien van autobussen die 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 en is bedoeld zoals bijvoorbeeld fietsers in een voetgangerszone. In die gevallen wordt de term "doorgang verlenen" gebruikt in plaats van "voorrang verlenen" (zie artikel 11, § 3, 7° & 8°). Deze terminologie sluit immers beter aan bij de concrete actie die van deze weggebruikers wordt verwacht, namelijk plaats maken zodat een vlotte doorstroming van de weggebruikers waarvoor het deel van de openbare bedoeld is, vlot kan blijven verlopen.

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

Art. 12 – Ritsen.

Il n'y a pas de modification apportée au contenu de cet article (ancien article 12bis).

Art. 13 – Manœuvres.

Cet article a été restructuré. Les manœuvres y sont énumérées. Il est également clarifié que lorsqu'une manœuvre impliquant un déplacement latéral est effectuée, l'usage du clignotant est obligatoire. Une nouveauté consiste à spécifier dans cet article que les mouvements liés à la conduite réglés par d'autres articles ne sont pas considérés comme des manœuvres, comme par exemple le dépassement, le croisement, le changement de direction ; sans cette précision, il y a toujours un doute sur la question de savoir s'il s'agit ou non d'une manœuvre et sur les règles qui sont d'application (celles relatives aux manœuvres ou celles prévues par les autres articles).

L'article 13, § 1^{er} instaure l'obligation, pour le conducteur qui veut exécuter une manœuvre, de céder la priorité aux autres usagers même dans les situations où ces autres usagers doivent céder la priorité en vertu d'autres articles.

Plusieurs exemples de manœuvres sont présentés. Le point 4° vise le cas où un conducteur quitte ou s'insère dans le cours normal de la circulation. On vise ici, par exemple, un conducteur qui accède ou qui quitte une place de stationnement, en provenance d'une propriété adjacente. Ne serait à l'opposé pas une manœuvre le fait pour un conducteur de redémarrer après s'être immobilisé pour éviter un accident ou pour ne pas mettre un autre usager en danger.

Au § 3 sont énumérés les mouvements qui ne sont pas considérés comme des manœuvres, étant régis par d'autres articles du Code de la route (dont les dépassement, la tirette...).

En plus il y a le 2° qui reprend l'article 12.4, al. 3, qui avait été introduit par un arrêté du 14 mai 2002. Bien que cette règle ne confère pas explicitement la priorité au cycliste qui débouche d'une piste cyclable qui se termine en chaussée, les effets seront dans la plupart des cas identiques. Le conducteur circulant sur la chaussée ne peut en effet continuer sa route que s'il est en mesure de le faire conformément aux règles relatives au

De inhoud van dit artikel werd niet gewijzigd (oud artikel 12bis).

Art. 13 – Manoeuvres.

Dit artikel werd geherstructureerd. Er wordt een opsomming gegeven van wat onder meer als manoeuvres worden beschouwd. Er wordt tevens verduidelijkt dat wanneer een manoeuvre wordt uitgevoerd dat een zijdelingse verplaatsing inhoudt, tijdig de richtingaanwijzers moeten worden gebruikt. Nieuw is dat rijbewegingen die door een ander artikel zijn geregeld niet als manoeuvres worden beschouwd, zoals bijvoorbeeld het inhalen, het kruisen, het veranderen van richting; zoniet is er steeds twijfel over de vraag of het een manoeuvre is of niet en over welke regels precies van toepassing zouden zijn (die van de manoeuvres of die voorzien in de andere artikelen).

Artikel 13, § 1, voert de verplichting in voor de bestuurder die een manoeuvre wil uitvoeren, om voorrang te geven 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 het verkeer verlaat of terug inneemt. Hiermee bedoelt men bijvoorbeeld het oprijden of verlaten van een parkeerplaats, uit een aanpalend eigendom komen. Het zou echter geen manoeuvre zijn als een bestuurder opnieuw vertrekt nadat hij is gestopt om een ongeval te vermijden, of om een andere weggebruiker niet in gevaar te brengen.

In § 3 worden de rijbewegingen die niet als manoeuvres beschouwd worden en door andere artikelen worden geregeld, opgesomd (zoals bijvoorbeeld het inhalen, het ritsen, ...).

Daarnaast is er ook het tweede lid dat het huidige artikel 12.4, derde lid, herneemt en dat bij koninklijk besluit van 14 mei 2002 werd geïntroduceerd. Ook al verleend 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 mag immers maar zijn weg verderzetten indien hij dat kan doen overeenkomstig de regels

dépassement (art. 16) et aux distances de sécurité (art. 47).

Art. 14 – Dégagement des carrefours.

Dans le texte en néerlandais le mot « zulks » est remplacé par le mot « dat », et la numérotation a été également modifiée : les articles 14.1 et 14.2 ont été remplacés par deux alinéas, conformément à ce qui est d'usage pour le nouveau Code de la route et conformément aux règles de légistique.

Art. 15 – Croisement.

Dans la même logique, la numérotation et la structure de cet article ont été adaptés. La règle qui précise que les autres usagers ne peuvent être mis en danger lors du croisement a été omise car elle est déjà contenue dans le devoir général de prudence qui s'applique pour chaque règle de circulation.

Lorsque la largeur de la chaussée ne permet pas d'effectuer aisément le croisement, le conducteur peut emprunter l'accotement de plain-pied. Les bandes de stationnement sont à présent également visées par cet article et peuvent être empruntées dans les mêmes conditions que l'accotement.

Le croisement en mordant sur les pistes cyclables reste inadmissible.

Il n'y a pas de règle spécifique relative au croisement sur une voie publique en pente et qui donnerait priorité aux véhicules qui montent car créer une nouvelle règle de ce type risquerait de donner lieu à des abus dès qu'une voie est en pente.

Ces cas ponctuels doivent être réglés par le placement d'une signalisation adéquate par les gestionnaires de la voirie, s'ils l'estiment opportun.

Art. 16 – Dépassement.

Cet article a également été adapté en fonction de la nouvelle manière de numéroter et a été mieux formulé et structuré. La référence exprime au devoir général de prudence qui s'applique à chaque règle de circulation a également été omise ici.

betreffende het inhalen (art. 16) en deze met betrekking tot de veiligheidsafstanden (art. 47).

Art. 14 – Vrijmaken van kruispunten.

Het woord "zulks" wordt vervangen door het woord "dat", en ook de manier van nummeren wordt veranderd, 14.1 en 14.2 worden vervangen door twee leden, zoals dat in het nieuwe Verkeersreglement gebruikelijk is, conform de legistieke regels.

Art. 15 – Kruisen.

In dezelfde logica werd de nummering en de structuur van dit artikel aangepast. Ook werd de formulering wat verduidelijkt. Dat de andere weggebruikers niet in gevaar mogen worden gebracht bij het kruisen, wordt niet behouden omdat dit vervat zit in de algemene voorzichtigheidsplicht 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. Ook parkeerstroken vallen nu onder dit artikel en mogen net zoals de berm worden gevolgd.

Het kruisen op fietspaden blijft uit den boze.

Er is geen specifieke regel voor het kruisen op een hellende openbare weg waarbij klimmende voertuigen voorrang zouden hebben. Een dergelijke nieuwe regel invoeren, kan immers aanleiding geven tot misbruiken als een weg ook maar enigszins hellend is.

De wegbeheerders moeten zoiets geval per geval regelen, door de juiste verkeerstekens aan te brengen waar nodig.

Art. 16 – Inhalen.

Ook dit artikel werd aangepast volgens de nieuwe manier van nummeren, het werd eenvoudiger geformuleerd en beter gestructureerd. De verwijzing naar de algemene voorzichtigheidsplicht die op elke

Selon la même logique que le croisement, tout conducteur qui effectue un dépassement doit s'écarter autant que besoin du conducteur à dépasser ; lorsque la largeur de la chaussée ne permet pas d'effectuer aisément le dépassement, le conducteur peut emprunter l'accotement de plain-pied, à condition de ne pas mettre en danger les usagers qui s'y trouvent.

Comme pour le croisement, la bande de stationnement est ajoutée.

Le dépassement en mordant sur les pistes cyclables reste inadmissible.

Une nouvelle règle autorise les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qui circulent sur la chaussée à circuler entre deux bandes de circulation ou files à une vitesse plus grande que les véhicules qui y sont immobilisés ou y circulent lentement, comme pour les motocyclistes. Ceci n'est pas considéré comme un dépassement.

Cette possibilité était déjà prévue à l'article 11.1, c), de la Convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968.

La vitesse maximale de 50 km/h qui s'applique aux motocyclistes qui sont autorisés à rouler entre deux bandes de circulation, ainsi que la différence de vitesse maximale de 20 km/h entre eux et les véhicules qui se trouvent dans la file, est maintenue pour ce qui concerne les autoroutes. En effet, les limitations de vitesse sur les autres routes relèvent de la compétence régionale. En d'autres mots, c'est aux Régions qu'il appartient de déterminer les limitations de vitesse applicables sur les routes qui relèvent de leur compétence.

Les cyclistes et cyclomotoristes qui circulent sur une piste cyclable, une partie de la voie publique qui est réservée à ou obligatoire pour certaines catégories d'usagers ou sur le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun à une vitesse supérieure à celles des véhicules qui circulent sur une autre partie de la voie publique, ne sont pas considérés comme effectuant un dépassement.

Cette règle est également valable pour les autres véhicules qui sont autorisés à circuler

verkeersregel van toepassing is, werd ook hier weggelaten.

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.

Net als bij het kruisen werd de parkeerstrook toegevoegd.

Het inhalen op fietspaden blijft uit den boze.

Nieuw is dat fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen die gebruik maken van de rijbaan, rijden stilstaande of traag rijdende voertuigen mogen voorbijrijden; ook tussen de rijstroken of rijden, net zoals dat het geval is voor motorfietsers. 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.

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, werd 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.

Ook werd het sneller rijden van fietsers en bromfietsers die zich op een fietspad, een gedeelte van de openbare weg dat voor bepaalde categorieën van weggebruikers is voorbehouden of verplicht of een bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer dan de voertuigen die zich op een ander deel van de openbare weg bevinden niet als inhalen wordt beschouwd.

Deze regel geldt ook voor de andere voertuigen die toegelaten zijn op een bepaald deel van de

sur une partie de la voie publique qui est leur est réservée (comme les ambulances, taxis, cyclomoteurs, vélos ...) et pour les véhicules qui circulent sur la bande de circulation réservée aux heures de pointe.

Dans le § 6, 1°, la formulation est allégée : les chaussées « à deux sens de circulation divisées en quatre bandes de circulation ou plus » sont remplacées par les chaussées « à deux bandes de circulation ou plus dans le sens suivi ».

Art. 17 – Interdiction de dépasser.

La structure, la numérotation et à certains endroits la formulation ont été adaptées pour une meilleure lisibilité.

L'interdiction de dépasser un véhicule qui dépasse lui-même un autre véhicule (ancien article 17.2, 4° – interdiction de « tripler ») ne s'appliquait pas lorsqu'il s'agissait d'un vélo, d'un cyclomoteur à deux roues ou d'une motocyclette à deux roues. Cette règle avait été introduite avant que ne soit adoptée la règle minimale d'1 m entre le cycliste et un véhicule, ce qui en pratique rendait le respect de cette distance quasiment impossible. Comme le dépassement de tout véhicule qui en dépasse un autre est dangereux, cette interdiction de dépasser a été étendue à tout véhicule ; sauf naturellement lorsque la chaussée est divisée en trois bandes de circulation ou plus dans le sens de circulation suivi.

La règle qui énonce l'interdiction de dépasser dans les rues cyclables sauf pour les cyclistes et conducteurs de speed pedelecs (qui se trouvait dans l'article 22*novies*) est clairement énoncée et est placée dans cet article.

L'interdiction de dépasser lorsque les usagers venant en sens inverse ne peuvent pas être aperçus à une distance suffisante (ancien article 17.1), n'a pas été maintenue. Ceci est en effet déjà prévu à l'article 16, § 4, 1°, a) qui énonce les règles de dépassement et est donc superflu.

Art. 18 – Intervalle entre les véhicules.

La numérotation a été adaptée conformément à la nouvelle logique.

openbare weg dat voor hen voorbehouden is (dit slaat op alle voertuigen die daar mogen rijden, zoals ziekenauto's, taxi's, bromfietsen, fietsen, ...) alsook voor de voertuigen die rijden op de spitsstrook.

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".

Art. 17 – Inhaalverbod.

De structuur, de nummering en op sommige plaatsen ook de formulering werd met het oog op een betere leesbaarheid aangepast.

Het verbod op het inhalen van een voertuig dat op zijn beurt een ander voertuig inhaalt, het zogenaamde "tripleren" (oud artikel 17.2, 4°), gold enkel ten aanzien van andere voertuigen dan een fiets, een tweewielige bromfiets of een tweewielige motorfiets. Overigens, deze regel werd ingevoegd voordat de regel van ten minste 1 m 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. Omdat het inhalen van elk voertuig dat een ander voertuig inhaalt gevaarlijk is, werd dit inhaalverbod uitgebreid tot alle voertuigen; behalve natuurlijk wanneer de rijbaan drie of meer rijstroken heeft die bestemd zijn voor het verkeer in de gevolgde rijrichting.

De regel die het inhalen in fietsstraten verbiedt, behalve voor fietsers en bestuurders van speed pedelecs, die nu expliciet vermeld worden om alle twijfel weg te nemen, (oud artikel 22*novies*), wordt in dit artikel opgenomen.

Het inhaalverbod wanneer de tegenliggers niet van ver genoeg kunnen worden opgemerkt (oud artikel 17.1), wordt niet behouden. Dit wordt immers in artikel 16, § 4, 1°, a) dat de inhaalregels bepaalt al gesteld en is dus overbodig.

Art. 18 – Afstand tussen de voertuigen.

De nummering werd aangepast overeenkomstig de nieuwe logica.

L'ancien article relatif aux distances de sécurité énumérait une série de distances de sécurité que les conducteurs devaient respecter entre les véhicules, dans une série de situations bien particulières.

La règle selon laquelle tout conducteur doit, compte tenu de sa vitesse, respecter entre son véhicule et celui qui le précède une distance de sécurité suffisante est maintenue à l'article 10, § 2.

L'ancien article 18.1 qui précisait que, sur les ponts, la distance de 15 mètres qui doit être respectée entre les véhicules dont la MMA dépasse 7,5 tonnes, n'a pas été maintenue. Ce sont des raisons techniques liées à la structure du pont (= infrastructurelles) qui sous-tendent cette règle et qui par conséquent relèvent de la compétence régionale.

L'alinéa relatif à l'usage, pour les véhicules militaires, des feux de croisement ou de route, a été placé dans le chapitre relatif à l'usage des feux (l'article 35, § 5, 3°) et l'alinéa relatif à la signalisation des convois militaires se trouve dorénavant dans les dispositions consacrées aux usagers en groupe (l'article 48, § 5).

Art. 19 – Changement de direction.

La structure de cet article a été revue, dans un souci de clarté : tout d'abord, la règle générale est énoncée (article 19, § 1^{er}), puis les règles qui s'appliquent en cas de virage à droite (article 19, § 2), puis en cas de virage à gauche (article 19, § 3).

La formulation de la règle générale applicable en cas de changement de direction n'est pas très claire pour les usagers même si ça l'est du point de vue réglementaire. « Le conducteur qui change de direction doit céder la priorité aux conducteurs et aux piétons qui circulent sur les autres parties de la même voie publique ». L'adjonction « des autres parties » de la voie publique est superflue, rend la règle inutilement complexe et a, pour ces raisons, été omise.

Le terme "conducteur" auquel la priorité doit être donnée lors d'un changement de direction été remplacé par le terme « usager de la route », car cette règle générale vaut pour tous

In het oude artikel betreffende de veiligheidsafstanden werden een aantal veiligheidsafstanden tussen voertuigen opgesomd die bestuurders in een aantal welbepaalde situaties in acht moesten nemen.

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, § 2.

Het oude artikel 18.1 dat stelde dat op bruggen een afstand van 15 meter moet gerespecteerd 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.

Het lid betreffende het gebruik van dimlichten of grootlichten voor de militaire voertuigen werd geplaatst in het hoofdstuk betreffende het gebruik van de lichten (artikel 35, § 5, 3°), en het lid betreffende de signalisatie van militaire konvoien bevindt zich voortaan in de bepalingen over het gedrag van weggebruikers in groep (artikel 48, § 5).

Art. 19 – Richtingsverandering.

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

De formulering van de algemene regel bij richtingsverandering is niet erg duidelijk voor de weggebruikers, ook al is ze dat reglementair gezien wél. "De bestuurder die van richting verandert, moet voorrang verlenen aan de bestuurders en de voetgangers die de andere delen van dezelfde openbare weg volgen". De toevoeging van "de andere delen" van de openbare weg is overbodig, maakt de regel onnodig ingewikkeld en werd daarom weggelaten.

De term "bestuurder" ten aanzien van dewelke voorrang moet worden verleend bij een richtingsverandering werd vervangen door de term "weggebruiker" omdat deze algemene

les usagers de la route et pas seulement pour les conducteurs.

Il est important de distinguer les manœuvres qui sont des déplacements qui ne sont pas « réglés par d'autres dispositions spécifiques du Code de la route » et les autres mouvements qui sont réglés par des règles bien spécifiques, comme c'est le cas pour le dépassement par exemple.

« Dépasser » et « changer de direction » ne sont pas considérés comme des manœuvres car ils sont soumis à des règles particulières qui sont reprises dans d'autres articles (voir les articles 16 et 19).

Il faut spécifier ici que le fait de ranger son véhicule sur le côté gauche ne constitue pas un changement de direction mais bien une manœuvre.

Dans cet article, toutes les références à la mise en danger et au devoir de prudence sont omises puisque ce devoir découle de l'article 7.

Dans l'art. 19, § 2, 2°, on a rajouté que le conducteur peut toutefois se porter vers la gauche lorsque la disposition des lieux et les dimensions du véhicule ou de son chargement ne permettent pas de serrer le bord droit de la chaussée, « tout en utilisant ses feux indicateurs de direction de droite ».

Dans ce cas, il doit s'assurer au préalable qu'aucun conducteur qui le suit n'a commencé un dépassement.

Dans le cas d'un virage à gauche (art. 19, § 3) se pose aussi le problème des conducteurs qui utilisent le feu clignotant à gauche et qui se déportent à droite avant de virer à gauche, dans les rues étroites par exemple.

Afin de clarifier cette situation et d'éviter que le conducteur soit déclaré automatiquement en faute pour ne pas avoir serré à gauche, il a été ajouté qu'il doit « se porter vers la gauche pour autant que la disposition des lieux le permette sans gêner les conducteurs venant en sens inverse ». Ceci à l'avantage d'introduire un peu plus de souplesse dans l'interprétation de la règle.

Art. 20 – Voies ferrées et passages à niveau.

regel ten aanzien van alle weggebruikers geldt en niet enkel ten aanzien van bestuurders.

Het is van belang een onderscheid te maken tussen manoeuvres die verplaatsingen betreffen die niet door andere specifieke bepalingen van het Verkeersreglement worden geregeld en andere bewegingen die door welbepaalde regels worden geregeld, zoals het geval is voor het inhalen bijvoorbeeld.

“Inhalen” en “van richting veranderen” worden niet als manoeuvres beschouwd omdat de regels die daarbij moeten worden gevolgd in aparte artikelen zijn opgenomen (zie artikel 16 en 19).

Hierbij moet worden opgemerkt dat het voertuig opstellen aan de linkerkant geen richtingsverandering is, maar wel een manoeuvre.

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

In art. 19, § 2, 2°, werd toegevoegd dat de bestuurder zich evenwel naar links mag begeven wanneer hij wegens de plaatsgesteldheid en de afmetingen van het voertuig of de lading niet bij de rechterrاند van de rijbaan kan blijven, “daarbij gebruik makend van de rechter richtingaanwijzers”.

In dat geval moet hij vooraf zich ervan vergewissen dat geen achterligger reeds begonnen is in te halen.

Bij het links afslaan (art. 19, § 3) is er ook een probleem met bestuurders die de linker richtingaanwijzer 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 niet zo dicht mogelijk bij de linker rand heeft gehouden, werd toegevoegd “voor zover de plaatsgesteldheid het toelaat, hij zich naar links moet begeven zonder de tegenliggers te hinderen”. Dat heeft het voordeel dat de interpretatie van de regel een beetje soepeler wordt.

Art. 20 – Spoorwegen en overwegen.

L'obligation de redoubler de prudence qui était prévue à cet article a été omise dans la logique de l'article 7 qui s'applique dans tous les cas. La structure et la formulation ont également été adaptées pour des raisons de lisibilité. La numérotation a été mise en conformité avec la nouvelle manière de numéroter.

Art. 21 – Autoroutes.

Ici aussi, la numérotation a été adaptée.

La disposition relative à l'interdiction de remorquer un autre véhicule au moyen d'une attache de fortune a été améliorée linguistiquement.

La limitation de vitesse à 120 km/h sur autoroutes a été placée dans cet article ; il s'agit de la seule limitation de vitesse qui subsiste concernant l'autorité fédérale.

L'ancien article 21.4, 4°, prévoyait logiquement une interdiction de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement sur les autoroutes, « sauf sur les aires de stationnement indiquées par le signal E9a ». Cette disposition est à présent reprise dans l'article relatif aux interdictions de l'arrêt et du stationnement (article 29, 1°, j)) et simultanément, la référence aux zones de stationnement et au signal E9 a été omise et remplacée par les mots « sauf réglementation locale » afin que les gestionnaires ne soient plus obligés de placer des signaux E9 ; des marquages peuvent suffire.

La règle de l'ancien article 59.10 qui prévoyait une exception aux règles d'admission sur les autoroutes pour, entre autres, la police, le personnel d'administration de l'autoroute, ... sont reprises dans l'article relatif aux autoroutes.

La formulation de l'ancien article 21.3 relatif à la place sur les autoroutes des véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes a été adaptée. En particulier pour éviter toute ambiguïté lorsqu'il y a une bande de circulation réservée aux heures de pointe. Au lieu de faire référence à l' « une des deux bandes situées du côté droit de la chaussée », il est à présent spécifié que ces véhicules ne peuvent pas circuler sur la bande de circulation située le plus à gauche. Ceci permet d'éviter les discussions sur le nombre de bandes de

De dubbele voorzichtigheid die in dit artikel werd voorzien wordt weggelaten in de logica dat artikel 7 sowieso van toepassing is. De structuur en formulering werd ook aangepast omwille van de leesbaarheid. De nummering werd in overeenstemming gebracht met de nieuwe manier van nummeren.

Art 21 – Autosnelwegen.

Ook hier werd de nummering aangepast.

De bepaling over het verbod voertuigen te slepen met een noodkoppeling klopte taalkundig niet en werd verbeterd.

De snelheidsbeperking van 120 km/u op autosnelwegen werd in dit artikel opgenomen, het is de enige snelheidsbeperking die voor wat betreft de federale overheid nog overblijft.

Het oude artikel 21.4, 4°, voorzag in een stilstaan- en parkeerverbod, behalve op de parkeerstroken, aangewezen door het verkeersbord E9a. Deze bepaling werd nu opgenomen in het artikel over het stilstaan- en parkeerverbod (artikel 29, 1°, j)) en tegelijkertijd werd de verwijzing naar de parkeerzones en het verkeersbord E9 geschrapt en vervangen door de woorden "behoudens plaatselijke reglementering" zodat wegbeheerders niet langer verplicht zijn steeds het E9 bord te plaatsen; markeringen kunnen volstaan.

De bepaling uit het oude artikel 59.10 die in een uitzondering voorziet voor wat betreft de toelating en het verkeer op de autosnelwegen voor onder andere de politie, de ambtenaren voor het beheer van de autosnelwegen, ... wordt nu in het artikel over de autosnelwegen zelf opgenomen.

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 werd aangepast. In het bijzonder om onduidelijkheid te vermijden wanneer er een spitsstrook is. 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 die moeten worden in

circulation qui doivent être prises en compte lorsqu'il y a une bande de circulation réservée aux heures de pointe et facilite la compréhension.

L'ancien article 48bis.1 relatif à l'obligation pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses qui ressortent de la compétence fédérale (= marchandises explosible, radioactive, ou animales qui présentent un danger pour la population) d'emprunter les autoroutes est reprise dans le § 10 de cet article.

Art. 22 – Routes pour automobiles.

La numérotation et la structure ont été adaptées de la même façon que celles des autoroutes.

Art. 23 – Zone de rencontre.

L'ancien article 22*bis* (circulation dans les zones résidentielles et de rencontre) devient l'article 23 et est limité à la zone de rencontre. Le nouvel article est très succinct et se limite à l'usage de la zone de rencontre. La règle selon laquelle les conducteurs ne peuvent pas mettre les piétons en danger et qu'ils doivent au besoin s'arrêter (= règle générale de prudence) est aussi supprimée ici.

Les règles relatives à la place des usagers sont reprises à l'article 9 et le stationnement est réglé dans l'article relatif au stationnement (il est seulement autorisé de se garer aux endroits où la lettre P est inscrite sur le sol ou aux endroits où le stationnement est admis en vertu d'une autre réglementation locale, voyez l'article 30, 2°, g). Dans l'article relatif aux zones de rencontre, il est par conséquent encore seulement prévu que l'on peut y jouer et que les piétons et les enfants qui jouent ne peuvent y entraver la circulation sans nécessité.

Les termes « zone résidentielle ou zone de rencontre » peuvent être utilisés indifféremment car ils ont le même sens. Dans un souci de simplification et d'uniformisation, seul le terme « zone de rencontre » a été retenu.

A noter également que les signaux F12a et F12b seront dorénavant convertis en signaux à validité zonale (Z5 et Z7).

rekening gebracht wanneer er een spitsstrook is en is tevens een makkelijker te begrijpen.

Het oude artikel 48bis.1, met betrekking tot de verplichting voor voertuigen die gevaarlijke goederen die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren (= ontplofbare, radioactieve, of dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking) vervoeren de autosnelwegen te volgen, wordt nu in § 10 van dit artikel opgenomen.

Art. 22 – Autowegen.

De nummering en de structuur werd aangepast, in dezelfde zin als deze voor de autosnelwegen.

Art. 23 – Erf.

Het oude artikel 22*bis* (verkeer in erven en woonerven) wordt artikel 23 en dit wordt beperkt tot erven. Het nieuwe artikel werd zeer beknopt gehouden en beperkt zich tot het gebruik van het erf. De regel die stelt dat bestuurders voetgangers niet in gevaar mogen brengen en zo nodig moeten stoppen (= algemene voorzichtigheidsplicht), werd ook hier geschrapt.

De regels over de plaats van de weggebruikers staan in artikel 9 en het parkeren wordt geregeld in het artikel over parkeren (enkel toegelaten op plaatsen waar de letter P op de grond is aangebracht of daar waar het parkeren is toegelaten door een andere plaatselijke reglementering, zie artikel 30, 2°, g)). In het artikel over het erf wordt er bijgevolg enkel nog gesteld dat spelen er toegelaten is en dat voetgangers en spelende kinderen het verkeer niet nodeloos mogen belemmeren.

De termen "woonerf of erf" kunnen zonder onderscheid worden gebruikt omdat ze dezelfde betekenis hebben. Daarom werd met het oog op vereenvoudiging en uniformiteit alleen de term "erf" behouden.

Er moet ook worden opgemerkt dat de borden F12a en F12b voortaan zullen worden

geconverteerd tot verkeersborden met zonale geldigheid (Z5 en Z7).

L'ancien article 22ter – Circulation sur les voies publiques munies de dispositifs surélevés, n'est pas maintenu.

Les dispositions qui y étaient prévues ont été soit déplacées dans d'autres articles soit abandonnées.

L'obligation d'approcher les dispositifs surélevés à une vitesse modérée se retrouve à l'article 10 (vitesse adaptée).

Le devoir de prudence a également été omis, dans la logique de l'article 7 qui contient une règle générale. Les règles relatives à l'arrêt et au stationnement sont placées dans les articles y relatifs.

La limitation de vitesse de 30 km/h n'est pas maintenue car il s'agit d'une compétence régionale.

L'ancien article 22quater – Zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h, n'est pas maintenu.

Dans la logique qui régit la révision du Code de la route, cet article qui se limite à définir la zone par rapport aux signaux routiers indiquant une zone 30 et qui détermine la vitesse qui y est d'application (ce qui est totalement inutile car la limitation de vitesses est clairement indiquée sur le signal) n'est pas maintenu.

Art. 24 – Ronds-points.

Il s'agit d'un nouvel article, entièrement dédié à la circulation dans les ronds-points.

En effet, les ronds-points constituent un type d'aménagement tout à fait particulier. S'ils ont remplacé avantageusement de nombreux carrefours avec ou sans feux en offrant une meilleure fluidité du trafic et, dans certains cas, une amélioration de la sécurité, il n'en reste pas moins qu'ils posent des problèmes de circulation tout à fait spécifiques, qui doivent,

Het oude artikel 22ter – Verkeer op rijbanen voorzien van verhoogde inrichtingen, 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 in artikel 10 (aangepaste snelheid) opgenomen.

De voorzichtigheidsplicht wordt ook hier weggelaten, alweer in de logica dat artikel 7 dit reeds op algemene wijze regelt. De regels over 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.

Het oude artikel 22quater – Zones met een snelheidsbeperking van 30 km/u, wordt niet behouden.

In de gehanteerde logica doorheen het ontwerp tot herziening van de wegcode wordt dit artikel 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)

Art. 24 – Rotondes.

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

Immers, de rotondes vormen een heel bijzondere 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

dans la mesure du possible, pouvoir être résolu par des règles claires et adaptées.

Ils sont notamment une source d'insécurité pour les usagers à deux roues, spécialement les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, et ils ne jouent leur rôle que pour autant qu'ils soient correctement utilisés par tous les usagers. Ainsi, le supplément de capacité qu'offre un rond-point comportant plusieurs bandes de circulation ne fournira pas l'effet escompté si les usagers ne font pas un usage de ces bandes de circulation en fonction de leur destination ou s'ils n'utilisent tout simplement pas leurs indicateurs de direction avant de le quitter.

Les ronds-points comportant deux bandes de circulation à la sortie sont également problématiques dans le sens où ils encouragent un comportement (sortir à deux de front) qui est contraire aux règles habituelles de changement de direction.

Il faut aussi prendre en compte le caractère parfois complexe des manœuvres à effectuer dans un rond-point, particularité qui peut pousser certains usagers à ne pas utiliser les bandes de circulation qu'ils devraient en principe utiliser compte tenu de leur destination. On pense par exemple au problème de l'angle mort qui se pose dès qu'il faut changer de bande de circulation à l'intérieur de l'anneau, ou à la nécessité de pouvoir anticiper les manœuvres et la vitesse des usagers qui y circulent au moment où il faut accéder ou sortir du rond-point.

Les ronds-points ne doivent pas être considérés comme un carrefour. Si tel était le cas, les règles de priorité générales s'appliqueraient. Or, pour des raisons liées à la fluidité de la circulation et à la sécurité, ce n'est pas le cas. Les ronds-points ont un régime qui leur est propre : les nouvelles règles visent à imposer des comportements spécifiques aux conducteurs lorsqu'ils circulent dans un rond-point.

Parmi les différents types de ronds-points, des plus simples aux plus complexes, on a distingué les ronds-points sans signalisation et les autres, plus grands et parfois plus complexes aussi (par exemple les « ronds-points turbos »), pour lesquels une signalisation spécifique a été prévue par les gestionnaires. Si une signalisation est placée

mogelijke, een oplossing moeten kunnen bieden.

Ze vormen in het bijzonder een bron van onveiligheid voor de weggebruikers met 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 verwachte 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 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 voorrangregels 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.

Vanuit de verschillende soorten rotondes, van de meest eenvoudige tot de meest ingewikkelde, heeft men een onderscheid gemaakt tussen rotondes met verkeerstekens en de andere, grotere en soms ook ingewikkelder rotondes (bijvoorbeeld de "turborotondes") waarvoor de wegbeheerders specifieke verkeerstekens hebben voorzien.

par les gestionnaires, elle prévaut sur les règles de circulation.

Le rond-point sans bandes de circulation.

Alors que les petits ronds-points ne poseront pas de problème particulier dans la mesure où ils ne comporteront pas plus d'une bande de circulation, il en va autrement pour les ronds-points de grande taille dans lesquels les zones de conflit entre usagers seront plus nombreuses.

Le principe, introduit par le Code de la Rue, selon lequel le conducteur n'est pas tenu de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée, est maintenu pour les ronds-points non divisés en bandes de circulation. Cette règle, est motivée essentiellement pour éviter que les conducteurs de deux-roues ne soient victimes de l'angle-mort des voitures et camions et se calque sur les recommandations internationales. L'objectif est ici de leur assurer la plus grande visibilité possible.

A l'approche du rond-point, les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs ne sont pas tenus de rouler le plus près possible du bord droit de la chaussée.

Dans l'anneau, ils peuvent choisir leur place et ne sont pas obligés de serrer le plus à droite.

Le rond-point avec deux bandes de circulation (ou plus).

Le rond-point classique est un rond-point avec deux bandes de circulation en entrée, en sortie et dans l'anneau.

A l'approche du rond-point, le comportement le plus approprié car le moins dangereux et le plus favorable à la mobilité est le suivant : si le conducteur veut emprunter la première sortie vers la droite, il est obligé de s'approcher en serrant à droite.

Ce qu'il faut éviter car cela peut être dangereux, ce sont les rabattements des autres conducteurs qui sortent à la seconde sortie alors que des autres conducteurs poursuivent leurs chemin dans l'anneau en serrant à droite.

Indien de wegbeheerders verkeerstekens hebben geplaatst, hebben die voorrang op de verkeersregels.

Rotonde zonder rijstroken.

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

Voor de rotondes die niet in rijstroken zijn verdeeld, houdt men vast aan het door de Staatcode ingevoerde principe waarbij de bestuurder niet zo dicht mogelijk bij de rechterrاند 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 rechterrاند 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.

Dans l'anneau du rond-point, les règles générales de circulation qui sont définies dans d'autres articles du Code de la route (dont les changements de direction) s'appliquent. Par conséquent, le conducteur qui veut changer de bande de circulation ne peut le faire qu'en cédant la priorité aux conducteurs qui circulent sur la bande sur laquelle il va s'engager. De même, il doit au préalable se déporter sur la bande située le plus à droite avant de tourner à droite pour sortir du rond-point.

Lorsqu'à l'approche d'un rond-point il y a plus d'une bande de circulation, la bande la plus à gauche peut être utilisée à condition de ne pas quitter le rond-point à la première sortie.

Dans l'anneau, les conducteurs peuvent choisir leur place et ne sont pas obligés de serrer le plus à droite.

En l'absence d'aménagements spécifiques, il est conseillé aux cyclistes et cyclomotoristes de se placer aux 2/3 de la bande de circulation extérieure (lorsque l'aménagement d'une piste cyclable se trouve à l'extérieur de l'anneau, le risque d'accident entre les cyclistes et les véhicules automobiles augmente considérablement).

Art. 25 – Chemin ou partie de la voie publique réservés.

De manière générale, pour chacune des voies publiques particulières visées aux anciens articles *22quinquies* et *octies*, la disposition réglementaire a été structurée de manière identique. On détermine d'abord les catégories d'usagers qui y ont accès, ensuite les règles d'usage de la voie publique à ces endroits et finalement les conditions supplémentaires qui peuvent s'appliquer, comme par exemple les modalités d'usage des laissez-passer.

Les articles *22quinquies* (circulation sur les chemins réservés aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedeecs) et *22octies* (circulation sur les chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedeecs) sont fusionnés en un seul article intitulé « chemin ou partie de la voie publique réservés ». Cette nouvelle approche est beaucoup plus claire que l'ancienne sur qui,

Op de rotonde moet men de algemene verkeersregels toepassen die in andere bepalingen van het Verkeersreglement staan (waaronder deze met betrekking tot het verandering van richting). 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 (wanneer de inrichting van een fietspad zich buiten de rotonde bevindt, verhoogt het risico op een ongeval tussen fietsers en auto's aanzienlijk).

Art. 25 – Voorbehouden weg of deel van de openbare weg.

In algemene zin werd voor elk van de voorbehouden wegen bedoeld in de oude artikelen *22quinquies* en *octies*, de reglementaire bepaling op identieke wijze gestructureerd. Eerst worden de categorieën weggebruikers die er toegang tot hebben bepaald, vervolgens de gebruiksregels die er van toepassing zijn en tot slot de bijkomende voorwaarden die er van toepassing kunnen zijn, zoals bijvoorbeeld het gebruik van vrije doorgangskarten.

De artikelen *22quinquies* (verkeer op wegen voorbehouden voor voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedeecs) en *22octies* (verkeer op wegen voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedeecs) worden samengevoegd in één artikel met als titel "voorbehouden weg of deel van de openbare weg". Dit zorgt voor duidelijkheid en neemt de twijfel weg over wie, onder het

sous l'ancien régime double, n'avait pas d'accès aux chemins réservés, ce qui créait une confusion dans le chef des usagers.

Quelques adaptations sont apportées aux véhicules qui, outre les catégories d'usagers reproduits sur le signal F99, ont accès.

Désormais ont accès sans autorisation, toutes les catégories suivantes :

- les véhicules de surveillance, de contrôle et d'entretien de ces chemins ou parties de voies publiques, les véhicules affectés au ramassage des immondices ;

- les véhicules destinés à effectuer des travaux, autres que les véhicules de surveillance, de contrôle et d'entretien de ces chemins, ainsi que ceux employés dans le cadre d'activités médicales ou de soins à domicile afin de donner les soins à quelqu'un qui s'y trouve ;

- les véhicules des riverains et de leurs visiteurs ainsi que les véhicules qui y livrent et les véhicules se rendant ou venant des parcelles y afférant. Les mots « les fournisseurs » ont été remplacés par « les véhicules qui y livrent » afin qu'il soit désormais clair que tous les véhicules qui y livrent y sont admis ;

- les conducteurs de bétail ;

- les cycles lorsque le symbole de la bicyclette figure sur le signal F99.

Le bourgmestre (ou son délégué) peut délivrer des laissez-passer. Auparavant cette possibilité n'était prévue que dans le cadre de l'article 22quinquies, ce qui en pratique posait problème.

Des conditions de placement du laissez-passer sont prévues expressément (qui doit être placé sur la face interne du pare-brise) afin qu'il soit clair pour les autres usagers et les personnes qui contrôlent qu'il s'agit bien de personnes autorisées à y circuler.

Les jeux ne sont plus autorisés sur les chemins réservés. Les autoroutes pour vélos et les autres chemins réservés ne sont pas des endroits adéquats pour y autoriser les jeux. Les

vroegere dubbele regime, geen toegang had tot die voorbehouden wegen, wat voor verwarring zorgde bij de weggebruikers.

Enkele aanpassingen werden doorgevoerd met betrekking tot de voertuigen die er, naast de categorieën weggebruikers die op het bord F99 zijn vermeld, toegang hebben.

De volgende categorieën hebben er nu, zonder toelating, toegang:

- de voertuigen voor toezicht, controle en onderhoud op de voorbehouden weg of op het deel van de openbare weg, de voertuigen voor het wegruimen van vuilnis;

- de voertuigen die dienen voor het uitvoeren van een werk, ander dan voor toezicht, controle en onderhoud, 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;

- de voertuigen van de bewoners en hun bezoekers, de voertuigen die er leveren en de voertuigen van en naar de aanliggende percelen. De woorden "van hun leveranciers" werden vervangen door de woorden "de voertuigen die er leveren" zodat het duidelijk wordt dat alle voertuigen die er leveren er toegang hebben;

- de bestuurders van vee;

- rijwielen, op voorwaarde dat het symbool van de fiets is aangebracht op het F99 bord.

De burgemeester (of zijn afgevaardigde) kan een vrije doorgangkaart afleveren. Vroeger was dit enkel voorzien in artikel 22quinquies, wat in de praktijk soms voor problemen zorgde.

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

Spelen wordt op de voorbehouden wegen niet langer toegestaan. Zo zijn fietssnelwegen en andere voorbehouden wegen niet de aangewezen plaatsen om spelen toe te laten.

zones résidentielles et les rues réservées aux jeux sont pour cela beaucoup mieux adaptées.

La référence au principe général de prudence a aussi été omis ici.

Art. 26 – Zone piétonne.

Les catégories d'usagers qui y sont autorisées sont quasi identiques à celles qui sont autorisées sur les chemins réservés. Compte tenu du caractère spécifique de cette zone, il y a tout de même quelques différences : ainsi y sont autorisés les véhicules des services réguliers de transport en commun et les véhicules appartenant à des entreprises commerciales établies dans ces zones. Les cycles d'une largeur de plus d'1 mètre n'y sont pas admis, tout comme les véhicules des résidents et de leurs visiteurs.

Les catégories de véhicules qui doivent, pour y circuler, obtenir un laissez-passer ne sont plus énumérées. C'est au gestionnaire de voirie qu'il appartient de déterminer ces catégories.

Selon l'ancien article 22sexies, les cyclistes n'y avaient accès que lorsque la signalisation le permettait. Cette exigence a été supprimée, les cyclistes ayant toujours accès. Lorsque les piétons sont trop nombreux, ils doivent descendre du vélo. L'accès peut bien entendu toujours être refusé aux cyclistes, de manière générale ou à certaines heures, au moyen de panneaux de signalisation.

Comme pour les chemins réservés et parties de voie publique réservées, les conditions de placement (identiques) du laissez-passer sont prévues expressément. La référence au devoir général de prudence de « ne pas mettre en danger », a été supprimée.

Art. 27 – Rue réservée au jeu et rue scolaire.

La rue scolaire a été ajoutée ici car les règles sont quasiment identiques à celles en vigueur dans les rues réservées au jeu. La seule différence logique, c'est l'autorisation des jeux dans les rues réservées au jeu. Ce qui est nouveau, c'est que pour la rue scolaire

Erven en speelstraten zijn daartoe veel beter geschikt.

De verwijzing naar het algemeen voorzichtigheidsprincipe werd ook hier weggelaten.

Art. 26 – Voetgangerszone.

De categorieën die er toegelaten zijn, zijn quasi identiek aan deze die toegelaten zijn tot de voorbehouden wegen. Omwille van het specifieke karakter zijn er toch enkele verschillen, zo worden tot de voetgangerszone ook de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer toegelaten en de voertuigen voor het toeleveren van handelsondernemingen die in die zone gevestigd zijn. De rijwielen met een breedte van meer dan 1 meter worden er dan weer niet toegelaten, net zo min als de voertuigen van de bewoners en hun bezoekers.

De categorieën die er toegelaten zijn mits een vrije doorgangskaat worden niet langer opgesomd. Het is aan de wegbeheerder om dat te bepalen.

Volgens het oude artikel 22sexies hadden fietsers er slechts toegang indien dit op het verkeersbord was aangegeven. Deze vereiste werd geschrapt, voortaan hebben de fietsers er steeds toegang; wanneer er echter veel voetgangers aanwezig zijn moeten ze afstappen. De toegang kan fietsers natuurlijk worden ontzegd, al of niet tijdens bepaalde uren, door middel van verkeersborden.

Zoals dat het geval is voor de voorbehouden wegen worden (dezelfde) plaatsingsvoorwaarden van de vrije doorgangskaat expliciet voorzien. Ook hier wordt de verwijzing naar de algemene voorzichtigheidsplicht, "niet in gevaar brengen" geschrapt.

Art. 27 – Speelstraat en schoolstraat.

De schoolstraat wordt hier toegevoegd omdat de regels quasi identiek zijn in speelstraten en schoolstraten. Het enige verschil is dat in speelstraten logischerwijze het spelen is toegelaten. Nieuw is dat ook voor wat betreft de schoolstraat voetgangers en bestuurders van

également, les piétons et les conducteurs de cycles peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique ; c'est la logique suivie par la disposition qui énonce que les conducteurs des véhicules à moteur doivent céder le passage aux piétons et aux conducteurs de cycles.

Un nouveau panneau additionnel reprenant les symboles d'enfants qui jouent (M43) a également été créé afin de remplacer le panneau portant la mention écrite « rue réservée au jeu ».

L'ancien article 22novies – Circulation dans les rues cyclables n'est pas maintenu.

Les diverses dispositions qui y étaient contenues (place sur la chaussée, accès, dépassement et vitesse) ont été déplacées dans les articles y relatifs. La vitesse maximale (30 km/h) est désormais une compétence régionale.

L'ancien article 22decies – Circulation sur les bandes réservées aux heures de pointe n'est pas maintenu.

Un marquage est prévu et il n'est donc pas nécessaire de maintenir cet article, d'autant plus que les règles d'usage de la bande de circulation réservée aux heures de pointe sont énumérées à l'article 9 relatif à la place des conducteurs sur la voie publique et aussi à l'article 62 relatif aux feux de signalisation qui règle entre autre l'usage de la bande de circulation réservée aux heures de pointes.

Art. 28 – Règles générales concernant l'arrêt et stationnement.

Il a été opté pour une nouvelle présentation des articles relatifs à l'arrêt et au stationnement (nouvelle numérotation et structure).

Il y a tout d'abord l'énumération des règles générales relatives à l'arrêt et au stationnement.

Pour rappel, l'arrêt vise l'immobilisation d'un véhicule pendant le temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de

rijwielen de volledige breedte van de openbare weg mogen gebruiken; dit is het logisch gevolg van de bepaling die stelt dat bestuurders van motorvoertuigen de doorgang moeten vrijlaten voor de voetgangers en de bestuurders van rijwielen.

Een nieuw bijkomend bord waarop spelende kinderen zijn afgebeeld (M43), werd eveneens ontworpen om het bord met de geschreven vermelding "speelstraat" te vervangen.

Het oude artikel 22novies – Verkeer in fietsstraten werd 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.

Het oude artikel 22decies – Verkeer op spitsstroken werd niet behouden.

Hiervoor is een markering voorzien en het is dus niet nodig dit hier te behouden, temeer dat de regels voor het gebruik van de spitsstrook zijn opgenomen in artikel 9 betreffende de plaats van de bestuurders op de openbare weg en ook nog eens in artikel 62 over de verkeerslichten die onder andere het gebruik van de spitsstrook regelen.

Art. 28 – Algemene regels betreffende het stilstaan en het parkeren.

Er werd voor een nieuwe presentatie van de artikelen betreffende stilstaan en parkeren gekozen (nieuwe nummering en structuur).

Allereerst is er de opsomming van de algemene regels betreffende stilstaan en parkeren.

Ter herinnering: stilstaan van een voertuig slaat op de tijd die nodig is voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden of lossen van

personnes ou de choses. Le stationnement vise l'immobilisation d'un véhicule au-delà du temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses. Un conducteur qui, par exemple, s'immobilise sur le bord de la route pour demander son chemin doit, en principe, se conformer aux règles qui régissent le stationnement et non celles relatives à l'arrêt.

Ensuite, le Code énumère les interdictions de l'arrêt et du stationnement : on y distingue les interdictions applicables sur la chaussée et en dehors de la chaussée, puis les interdictions applicables sur la chaussée uniquement et finalement les interdictions applicables hors chaussée uniquement.

Enfin, les règles relatives aux seules interdictions de stationnement sont reprises : on y fera aussi la distinction entre les interdictions applicables sur la chaussée et hors de la chaussée et les interdictions applicables sur la chaussée uniquement.

Un panneau spécial a été élaboré pour permettre le stationnement des remorques uniquement.

Comme indiqué à plusieurs endroits ci-avant, les règles de stationnement qui se trouvaient énoncées dans divers autres articles se trouvent maintenant dans un seul article.

L'ancien article 27*quater* qui prévoyait qu'une commune pouvait remplacer l'usage de la carte de stationnement par un système de contrôle électronique basé sur la plaque d'immatriculation n'est pas maintenu. Ce n'est en effet pas à l'autorité fédérale de déterminer de quelle manière doit s'effectuer ce contrôle.

Détail des articles relatifs à l'arrêt et au stationnement.

Article 28, § 1^{er} et § 2 : les règles générales qui s'appliquent à tout véhicule qui se trouve à l'arrêt ou en stationnement.

Article 28, § 3 : il s'agit d'un nouveau paragraphe qui prévoit désormais que si des emplacements de stationnement sont marqués, les véhicules doivent être rangés de manière à ne pas dépasser les marquages prévus. Cette disposition ne fait pas obstacle à

zaken. Parkeren doelt op het stilstaan van een voertuig langer dan de tijd die nodig is voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden of lossen van zaken. Een bestuurder die bijvoorbeeld aan de kant van de weg stilstaat om de weg te vragen moet zich in principe houden aan de regels betreffende het parkeren en niet aan die betreffende het stilstaan.

Dan somt het Verkeersreglement het stilstaanden parkeerverbod op: daarbij onderscheidt men het verbod op de rijbaan en erbuiten, daarna het verbod enkel op de rijbaan en als laatste het verbod enkel buiten de rijbaan.

Ten slotte worden de regels betreffende het parkeerverbod apart vermeld: ook daarbij wordt het onderscheid gemaakt tussen het verbod op de rijbaan en erbuiten en het verbod enkel op de rijbaan.

Een speciaal bord werd toegevoegd om enkel het parkeren van aanhangwagens toe te laten.

Zoals hierboven reeds meermaals aangegeven, werden ook hier de parkeerregels die vroeger over verschillende artikelen verspreid waren, nu in één artikel opgenomen.

Het oude artikel 27*quater* dat bepaalde dat een gemeente het gebruik van de gemeentelijke parkeerkaart kan vervangen door een elektronisch toezichtstelsel op basis van het kenteken van het voertuig werd niet behouden. Het is immers niet aan de federale overheid om te bepalen hoe die controle kan gebeuren.

Detail van de artikelen betreffende het parkeren en het stilstaan.

Artikel 28, § 1 en § 2: de algemene regels die voor elk stilstaand of geparkeerd voertuig gelden.

Artikel 28, § 3: deze nieuwe paragraaf bepaalt voortaan dat, indien er parkeerplaatsen gemarkeerd zijn, het voertuig zo moet worden opgesteld dat de markeringen niet worden overschreden. Deze bepaling neemt niet weg

ce que plusieurs véhicules, comme des motos, soient rangés dans un même emplacement.

Il n'est pas interdit de stationner en dehors des cases (c'est-à-dire de l'autre côté de la chaussée) si cette possibilité existe, sauf dans les parkings et sur les places. En effet, le but des cases est d'organiser l'espace. Quand il y a des emplacements marqués et qu'il n'y a pas d'interdiction de stationner ailleurs (par des marquages, des signaux, des règles générales de stationnement, ...), les conducteurs de véhicules ne sont pas obligés d'occuper les emplacements marqués.

Par contre, les motocyclettes parquées sur la chaussée seront dorénavant rangées parallèlement au bord de celle-ci : il n'est plus admis qu'elles puissent être rangées perpendiculairement à la chaussée car cela représente un obstacle invisible la nuit lorsqu'elles ne sont pas entourées de part et d'autre de voitures. En effet, les motocyclettes ne sont pas équipées de catadioptrés sur les côtés. Lorsqu'elles sont placées sur un accotement, il n'y a par contre pas d'objection à ce qu'elles soient placées perpendiculairement à la chaussée car l'accotement n'en fait pas partie et les motocyclettes ne font donc en principe pas obstacle à la circulation des autres véhicules.

Une règle spécifique relative au stationnement des vélos et cyclomoteurs à deux roues et engins de déplacement est prévue à l'article **28, § 4** : Ils doivent être rangés en dehors de la chaussée. S'il s'agit d'un trottoir ou d'un accotement que les piétons doivent emprunter, une bande praticable d'au moins 1,50 m de largeur doit être laissée à leur disposition sur ce trottoir ou cet accotement.

Il s'agit d'une formulation plus précise de l'ancienne règle (article 23.3) qui dispose que ces véhicules doivent être rangés de telle manière qu'ils ne gênent pas la circulation des autres usagers.

L'article 23.2, deuxième alinéa, a été laissé de côté. Cette disposition n'offrait pas d'utilité pratique étant donné que si des emplacements de stationnement sont marqués, cela revient à dire que l'on se trouve derrière le bord fictif de la chaussée et que donc l'obligation de stationner dans le sens de la circulation pour les motos n'est de toute façon pas applicable.

dat meerdere voertuigen, zoals motorfietsen, op dezelfde plaats mogen worden geparkeerd.

Het is niet verboden buiten de parkeervakken (d.w.z. aan de andere kant van de rijbaan) te parkeren, behalve in parkings en op pleinen, als die mogelijkheid er ook is. 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.

Op de rijbaan geparkeerde motorfietsen moeten daarentegen evenwijdig met de rand van de rijbaan worden opgesteld: het is niet meer toegelaten ze haaks op de rand van de rijbaan op te stellen. Dat is immers een 's nachts 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 artikel **28, § 4** voorziet in een specifieke regel betreffende het parkeren van fietsen, tweewielige bromfietsen en voortbewegingstoestellen. Deze moeten buiten de rijbaan worden opgesteld. Indien het een trottoir of een berm betreft die de voetgangers moeten volgen, moet op dit trottoir of deze berm een begaanbare strook van ten minste 1,50 m breed vrijgelaten worden.

Deze formulering is nauwkeuriger dan de oude regel (artikel 23.3), die bepaalde dat deze voertuigen zo moeten worden opgesteld dat ze het verkeer van de andere weggebruikers niet hinderen.

Artikel 23.2, tweede lid, werd terzijde geschoven. Deze bepaling had geen praktisch nut. Als er parkeerplaatsen gemarkeerd zijn, komt dat er immers op neer dat men zich achter de fictieve rand van de rijbaan bevindt en dat dus de verplichting om zich in de rijrichting te parkeren voor motorfietsen hoe dan ook niet van toepassing is.

Enfin, il est clairement établi que les motocyclettes ne peuvent pas être rangées sur les trottoirs et sur les accotements en saillie. Si les gestionnaires le souhaitent, ils peuvent créer des emplacements sur les trottoirs et les accotements en saillie au moyen de la signalisation qui permet de signaler des emplacements réservés aux motos.

Art. 29 – Interdiction de l'arrêt et du stationnement.

Une distinction a été faite entre « sur la chaussée et en dehors » et « sur la chaussée » et « hors chaussée ». L'interdiction de l'arrêt est étendue aux endroits où le passage de véhicules sur rails serait entravé, et aussi aux endroits où les piétons et les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent emprunter la chaussée pour contourner un obstacle et à moins d'1,5 mètre de l'obstacle. Et aussi sur les emplacements de stationnement réservés aux personnes handicapées. Toutes les interdictions relatives à l'arrêt et au stationnement qui auparavant étaient reprises dans d'autres articles tels les dispositifs surélevés, les autoroutes, ... ont été placées dans cet article.

Les éléments de l'énumération sont présentés de manière plus cohérente : les interdictions qui s'appliquent « sur la chaussée et en dehors », les interdictions qui s'appliquent uniquement « sur la chaussée » et celles qui s'appliquent uniquement « hors chaussée ».

L'énumération n'est pas limitative car la règle qui interdit l'arrêt et le stationnement « à tout autre endroit où cela constitue manifestement une gêne ou un danger pour les autres usagers » est maintenue.

29, 1° : Interdiction sur la chaussée et en dehors.

L'interdiction de s'arrêter (auparavant uniquement de stationner) s'appliquera également aux endroits où le passage des véhicules sur rails serait entravé.

29, 1°, d) : il est expliqué clairement qu'une interdiction de l'arrêt et du stationnement à moins de 5 mètres s'applique de part et d'autre des endroits où les cyclistes et conducteurs de

Tot slot wordt er duidelijk gesteld dat motorfietsen niet op trottoirs en verhoogde bermen mogen worden opgesteld. Echter, indien wegbeheerders dit wensen, kunnen ze op de trottoirs en de verhoogde bermen door middel van signalisatie parkeerplaatsen voorbehouden voor motorfietsen.

Art. 29 – Stilstaan- en parkeerverbod.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de "rijbaan en erbuiten" en "op de rijbaan" en "buiten de rijbaan". Ook het stilstaan wordt verboden op plaatsen waar de doorgang van spoorvoertuigen zou belemmerd worden, hetzelfde geldt voor de plaatsen waar voetgangers en fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen op de rijbaan komen om een hindernis te ontwijken en op minder dan 1,5 meter voor die hindernis. Het stilstaan wordt nu ook verboden op parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap. De parkeer- en stilstaan verboden die vroeger in andere artikelen waren opgenomen, zoals de verhoogde inrichting, de autosnelwegen, ... worden in dit artikel opgenomen.

De punten van de opsomming worden op een meer coherente wijze gepresenteerd: verbod geldig "op de rijbaan en erbuiten", verbod geldig enkel "op de rijbaan" en "buiten de rijbaan".

De opsomming is niet volledig. 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".

29, 1°: Verbod op de rijbaan en erbuiten.

Het stilstaanverbod (vroeger enkel parkeerverbod) zal ook gelden op de plaatsen waar de doorgang van spoorvoertuigen belemmerd wordt.

29, 1°, d): er wordt verduidelijkt dat er een stilstaan- en parkeerverbod geldt op minder dan 5 meter vóór en achter (in oude artikel 24, 2° was dat "op minder dan 5 meter van de

cyclomoteurs à deux roues sont obligés de quitter la piste cyclable (l'ancien article 24, 2° mentionnait « à moins de 5 mètres de l'endroit où... »).

29, 1°, f) : « à moins de 20 mètres des signaux lumineux de circulation et des signaux routiers » : les anciens points 8°, 9° et 10° qui sont maintenant fusionnés, faisaient une distinction inutile entre les signaux lumineux placés aux carrefours et ceux placés en dehors des carrefours. La mention « sauf réglementation locale » permet aux gestionnaires de voirie qui le souhaitent de déroger à l'interdiction, au moyen de marquages ou d'une signalisation adéquate.

29, 1° g) : interdiction aux abords des carrefours, à moins de 5 mètres du prolongement du bord le plus rapproché de la chaussée transversale : si le gestionnaire souhaite y déroger (étendre l'interdiction, mieux marquer la fin de l'interdiction aux endroits où il est difficile de déterminer les 5 mètres...), il a la possibilité d'utiliser la ligne jaune continue qui est prévue dans le chapitre relatif aux marquages.

Cette règle ne s'applique pas dans le carrefour car cela risquait d'inclure dans l'interdiction des zones où le stationnement est, compte tenu de la taille du carrefour, actuellement autorisé. Ainsi, le stationnement (et l'arrêt) ne sont pas interdits dans un carrefour en « T », aux endroits où ne débouche aucune rue. Dans ce cas, il n'est en effet pas question de bord le plus rapproché de la chaussée transversale (il n'y a pas de chaussée transversale).

L'interdiction de l'arrêt et du stationnement vaut aussi sur les autoroutes et routes pour automobiles : il s'agit de l'ancien article 21.4, 4°, mais la référence aux aires de stationnement indiquées par le signal E9 a été remplacée par les mots « sauf réglementation locale » de telle sorte que les gestionnaires ne soient plus obligés de placer le signal E9 : des marquages peuvent suffire. Cette disposition est à présent reprise à l'article relatif à l'interdiction de l'arrêt et du stationnement (**article 29, 1°, j)**).

L'arrêt sur un emplacement pour personnes handicapées est également interdit, la seule interdiction du stationnement n'étant pas toujours de nature à leur garantir la disponibilité de la place (**article 29, 1°, k)**).

plaats...) de plaats waar de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen verplicht zijn het fietspad te verlaten.

29, 1°, 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. Door de woorden "behoudens plaatselijke reglementering" kunnen de wegbeheerders afwijken van dit verbod door middel van markeringen of een passend verkeersteken.

29, 1° g): verbod in de nabijheid van de kruispunten, op minder dan 5 meter van de verlenging van de dichtst bijgelegen rand van de dwarsrijbaan: als de wegbeheerder daarvan wil afwijken (verbod uitbreiden, einde van het verbod beter markeren op plaatsen waar het moeilijk is om die 5 meter te bepalen, ...), kan hij de gele doorlopende streep gebruiken waarvan sprake in het hoofdstuk betreffende de markeringen.

Deze regel geldt niet op het kruispunt want dan zouden zones 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 bijgelegen rand van de dwarsrijbaan (er is immers geen dwarsrijbaan).

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 werd geschrapt en vervangen door de woorden "behoudens plaatselijke reglementering" zodat wegbeheerders niet langer verplicht zijn steeds het E9 bord te plaatsen; markeringen kunnen volstaan. Deze bepaling werd nu opgenomen in het artikel over het stilstaan- en parkeerverbod (**artikel 29, 1°, j)**).

Ook het stilstaan op een parkeerplaats voor personen met een handicap wordt verboden, omdat louter een parkeerverbod hen niet altijd garandeert dat de plaats beschikbaar is (**artikel 29, 1°, k)**).

29, 2° : Interdiction de l'arrêt et du stationnement sur la chaussée.

Dans les tunnels et sous les ponts, à proximité du sommet d'une côte, dans un virage lorsque la visibilité est insuffisante et sur les dispositifs surélevés.

Lorsque le bord réel de la chaussée est marqué par une ligne jaune continue comme prévu à l'article 75, § 1^{er}, 2°, l'interdiction d'arrêt et de stationnement s'appliquera également sur la chaussée.

29, 3° : Interdiction de l'arrêt et du stationnement hors chaussée.

Hors chaussée, l'interdiction est étendue aux sites réservés aux véhicules des services réguliers de transport en commun (car même à l'arrêt, les véhicules y causent des embarras).

L'arrêt et le stationnement sur les accotements en saillie en agglomération sont interdits, sauf réglementation locale.

Art. 30 – Interdiction de stationnement.

Ici aussi, une distinction a été faite entre « sur la chaussée et en dehors » et « sur la chaussée ». L'interdiction de stationnement le long de la ligne jaune discontinue est mentionnée dans la légende de ce marquage à l'article 75, § 1^{er}, 2°. L'interdiction de stationner dans les zones de rencontre et dans les zones piétonnes est placée dans cet article.

30, 1° Sur la chaussée et en dehors :

L'interdiction du stationnement à 15 mètres de part et d'autre d'un arrêt de bus ou de tram est complétée pour qu'en présence d'une avancée de trottoir, l'interdiction puisse aussi porter sur toute la longueur de l'avancée (l'article 30, 1°, b)).

Dans la disposition relative à l'interdiction du stationnement devant les accès carrossables des propriétés, le mot « plaque

29, 2°: Stilstaan- en parkeerverbod op de rijbaan.

In de tunnels en onder de bruggen, nabij de top van een helling, in een bocht wanneer de zichtbaarheid onvoldoende is en op de verhoogde inrichtingen.

Wanneer de werkelijke rand van de rijbaan gemarkeerd is door een gele doorlopende lijn zoals voorzien in artikel 75, § 1, 2°, geldt het parkeer- en stilstaanverbod eveneens op de rijbaan.

29, 3°: Stilstaan- en parkeerverbod buiten de rijbaan.

Buiten de rijbaan werd het verbod uitgebreid tot de beddingen voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer (want zelfs indien voertuigen er stilstaan zorgen ze er voor hinder).

Stilstaan en parkeren op de verhoogde bermen in de bebouwde kom is verboden behoudens plaatselijke reglementering.

Art. 30 – Parkeerverbod.

Ook hier is een opsplitsing gemaakt tussen "op de rijbaan en erbuiten" en "op de rijbaan". Het parkeerverbod langs de gele onderbroken streep wordt opgenomen in de legende van die streep, zie artikel 75, § 1, 2°. Het parkeerverbod in erven en voetgangerszones wordt in dit artikel opgenomen.

30, 1° Op de rijbaan en erbuiten:

Het parkeerverbod van 15 meter aan weerszijden van een autobus- of tramhalte wordt aangevuld met de bepaling dat wanneer er een lokale trottoirverbreding is, het verbod geldt over de hele lengte van die trottoirverbreding (artikel 30, 1°, b)).

In de bepaling betreffende het parkeerverbod voor de inritten van eigendommen wordt, voor een beter begrip, het woord

d'immatriculation » est utilisé à la place de « signe d'immatriculation ».

30, 2° : interdiction de stationnement sur la chaussée

Il n'y a pas de modification majeure par rapport au texte actuel.

On y ajoute cependant les interdictions relatives aux zones piétonnes et aux zones de rencontre qui étaient contenues dans d'autres articles du Code. L'exception à l'interdiction de stationner dans les zones de rencontre, aux emplacements délimités par la lettre P, reste d'application conformément à l'article 79, § 5.

Ancien article 26 – Stationnement alterné semi-mensuel dans toute l'agglomération.

Le stationnement alterné semi-mensuel dans toute l'agglomération, qui n'est quasiment plus utilisé aujourd'hui, n'est pas maintenu.

Art. 31 – Stationnement à durée limitée.

Le stationnement payant est considéré comme une compétence régionale depuis l'arrêt 48/2013 de la Cour constitutionnelle du 28 mars 2013. Par conséquent, les dispositions qui étaient reprises à l'article 27.3 ont toutes été omises.

La signalisation routière relative au stationnement payant a cependant été maintenue dans un souci de cohérence avec l'ensemble de la signalisation relative au stationnement (voir le nouveau panneau additionnel M13) et étant donné qu'il s'agit d'une signalétique à destination des usagers de la route.

31, § 1^{er}. Est assimilé au disque de stationnement visé ci-dessus, le disque de stationnement conforme au modèle déterminé par l'autorité compétente du pays où le véhicule, dans lequel est placé le disque, est immatriculé.

“inschrijvingsteken” vervangen door het woord “kentekenplaat”.

30, 2°: Parkeerverbod op de rijbaan

Er is geen wijziging van betekenis ten opzichte van de huidige tekst.

De parkeerverboden die gelden in voetgangerszones en erven, die vroeger in andere artikelen van het Verkeersreglement waren opgenomen, worden nu hier vermeld. De uitzondering op het parkeerverbod in erven op plaatsen waar de letter P is aangebracht blijft van toepassing overeenkomstig artikel 79, § 5.

Oud artikel 26 – Halfmaandelijks beurtelings parkeren in gans een bebouwde kom.

Het halfmaandelijks beurtelings parkeren in een volledige bebouwde kom, wat tegenwoordig haast niet meer gangbaar is, wordt niet langer behouden.

Art. 31 – Beperkte parkeertijd.

Het betalend parkeren wordt sinds het arrest van 48/2013 van het Grondwettelijk Hof van 28 maart 2013 beschouwd als een gewestelijke bevoegdheid. Bijgevolg werden de bepalingen die in het oude artikel 27.3 waren opgenomen, niet langer behouden.

De verkeersborden betreffende het betalend parkeren, werden niettemin behouden met het oog op het behoud van een coherent geheel van verkeersborden die betrekking hebben op het parkeren (zie het nieuwe onderbord M13) en rekening houdend met het feit dat het gaat om een wijze van signaleren die gericht is op de weggebruikers.

31, § 1. Met de parkeerschijf wordt gelijkgesteld de parkeerschijf die overeenstemt met het model dat is bepaald door de bevoegde overheid van het land waar het voertuig waarin de parkeerschijf wordt aangebracht, is ingeschreven.

En effet, de nombreux litiges survenaient parce que des conducteurs étrangers étaient verbalisés au motif que le disque de stationnement utilisé n'était pas conforme au modèle belge.

Il ressort d'un avis de la Commission européenne que l'article 28 du traité de l'Union européenne établissant le principe de libre circulation des biens entre les Etats membres s'applique dans ce cadre, ce qui implique que les Etats ne peuvent établir de restriction à l'usage d'un disque utilisé dans un autre Etat membre car il n'y a pas de raison justifiant l'exigence de prescriptions techniques spécifiques relatives à la seule apparence d'un disque de stationnement reconnu par un autre Etat membre. En outre, afin de ne pas entraver la libre circulation des biens, la directive européenne 98/34/CE (maintenant remplacée par la directive 2015/1535/UE) prévoyait que les Etats membres communiquent à la Commission tout projet de règle technique sauf s'il s'agit d'une simple transposition intégrale d'une norme internationale. Cette communication n'ayant pas été réalisée pour l'arrêté ministériel du 14 mai 2002 fixant les caractéristiques techniques du disque de stationnement, la réglementation technique est inopposable aux particuliers, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice européenne.

31, § 2. Les prescriptions relatives au placement du disque de stationnement ou de la carte de stationnement précisent désormais qu'ils sont placés conformément aux prescriptions qui y sont mentionnées, et qu'ils doivent être placés sur la face interne du pare-brise de manière bien visible et lisible.

La disposition de l'ancien article 27.3.1, 2° qui prévoit que le disque de stationnement doit être utilisé lorsque le parcomètre ou l'horodateur est hors d'usage, n'est pas maintenu car il s'agit d'une formalité liée au stationnement payant (= compétence régionale).

31, § 3. limitation du stationnement de longue durée.

Toutes les limitations du stationnement dans la durée pourront être constatées grâce à l'utilisation du disque de stationnement (ceci comprend donc le stationnement des poids-

Immers, er zijn nogal wat geschillen geweest wanneer buitenlandse bestuurders geverbaliseerd werden omdat ze een parkeerschijf gebruikten die niet conform het Belgische model was.

Uit een advies van de Europese Commissie volgt dat artikel 28 van het verdrag betreffende de Europese Unie dat het principe van het vrij verkeer van goederen en diensten tussen de lidstaten regelt, ook in dit kader van toepassing is. Dit betekent dat landen geen beperkingen kunnen opleggen inzake het gebruik van de parkeerschijf die in een ander land werd uitgereikt. Technische voorschriften koppelen aan het loutere uitzicht van een parkeerschijf die door een ander land wordt uitgereikt, kan niet verantwoord worden. Daarenboven, om het internationaal verkeer van goederen niet te beperken, bepaalde de Richtlijn 98/34/EG (nu vervangen door de Richtlijn 2015/1535/EU) dat de lidstaten aan de Commissie elk ontwerp dat technische voorschriften bevat, moeten meedelen; behalve indien het gaat om een integrale omzetting van een internationale norm. Omdat deze mededeling niet is gebeurd in het kader van het ministerieel besluit van 14 mei 2002 dat de technische karakteristieken van de parkeerschijf heeft vastgelegd, is deze reglementering conform de rechtspraak van het Europees Hof van Justitie niet-afdwingbaar.

31, § 2. De voorschriften met betrekking tot het plaatsen van de parkeerschijf of de parkeerkaart bepalen nu ook dat deze overeenkomstig de voorschriften die erop zijn vermeld, zichtbaar en leesbaar moeten worden aangebracht.

De bepaling in het oude artikel 27.3.1, 2° dat de parkeerschijf moet worden gebruikt wanneer de parkeermeter of parkeerautomaat buiten gebruik is, wordt niet behouden omdat dit beschouwd wordt als een formaliteit van het betalend parkeren (= gewestelijke bevoegdheid).

31, § 3. Beperking van het langdurig parkeren.

Dankzij het gebruik van de parkeerschijf kunnen alle tijdsbeperkingen van het parkeren worden vastgesteld (onder meer dus het

lourds ou des véhicules publicitaires en agglomération).

31, § 4. Exceptions au stationnement à durée limitée.

Le stationnement à durée limitée ne s'applique pas aux véhicules en stationnement devant les accès de propriétés et dont la plaque d'immatriculation est reproduite lisiblement sur ces accès.

Pour les personnes handicapées, les règles relatives au stationnement à durée limitée ne s'appliquent pas lorsque la carte spéciale est apposée conformément aux prescriptions qui y sont mentionnées et qu'elle est placée de manière bien visible et lisible. Les gestionnaires de voirie ont toutefois la possibilité de limiter la durée du stationnement pour ces personnes au moyen de la signalisation (= sauf réglementation locale) s'ils le jugent opportun (par exemple, à hauteur d'institutions d'utilité publique).

31, § 5. Cet article reprend les dispositions de l'ancien article 27.1.2 relatives au placement du disque de stationnement.

31, § 6. Il est spécifié que la carte de stationnement pour personne handicapée ne peut être utilisée que lorsque le titulaire est transporté dans le véhicule qui est mis en stationnement ou lorsqu'il conduit lui-même le véhicule.

Anciens articles 27bis et 27ter – Places de stationnement réservées (pour personnes handicapées).

Les emplacements réservés sont signalés au moyen de signaux routiers et par conséquent, conformément à la logique suivie, ces articles ne sont pas maintenus.

Art. 32 – Signalement d'un plateau élévateur et d'un engin de manutention.

parkeren van vrachtwagens of reclamevoertuigen in de bebouwde kom).

31, § 4. Uitzonderingen op de beperkte parkeertijd.

De beperking van de parkeertijd geldt niet voor voertuigen die geparkeerd zijn voor de inrit van eigendommen als de kentekenplaat van dat voertuig op die inrit is aangebracht.

Voor personen met een handicap zijn de regels met betrekking tot de beperkte parkeertijd niet van toepassing wanneer de speciale kaart overeenkomstig de voorschriften die erop zijn vermeld en zichtbaar en leesbaar is aangebracht. De wegbeheerders hebben de mogelijkheid om door middel van signalisatie (= "behoudens plaatselijke reglementering"), indien het opportuun wordt geacht (bv. ter hoogte van instellingen van openbaar nut), ook voor hen het parkeren in de tijd te beperken.

31, § 5. Dit artikel herneemt de bepalingen van het oude artikel 27.1.2 met betrekking tot de wijze van het plaatsen van de parkeerschijf.

31, § 6. Er wordt gespecificeerd dat de parkeerkaart voor persoon met een handicap enkel mag gebruikt worden wanneer de titularis vervoerd wordt in het voertuig dat geparkeerd wordt of wanneer hijzelf dat voertuig bestuurt.

Oude artikelen 27bis en 27ter – Voorbehouden parkeerplaatsen (voor mindervaliden).

Voorbehouden parkeerplaatsen worden aangeduid door verkeersborden en dus worden deze artikelen, geheel volgens de gehanteerde logica, niet langer behouden.

Art. 32 – Signaleren beweegbaar laadplatform en beweegbaar bedieningstoestel.

Cela concerne l'ancien article 47bis qui détermine le signalement d'un plateau élévateur et d'un engin de manutention.

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

Art. 33 – Usage du sabot.

La référence aux articles qui prévoyaient les cas où un sabot peut être placé a été remplacée par l'énumération des infractions pour lesquelles il peut être fait usage d'un sabot destiné à immobiliser le véhicule. La lisibilité est ainsi améliorée, il s'agit du stationnement à durée limitée, du stationnement réservé et du stationnement payant.

Art. 33 – Gebruik van een wielklem.

De verwijzing naar de artikelen waarbij een wielklem kon worden geplaatst wordt vervangen door een opsomming van de overtredingen zelf die aanleiding kunnen geven tot het plaatsen van een wielklem. Dat verhoogt de leesbaarheid, het gaat over de beperkte parkeertijd, het voorbehouden parkeren en het betalend parkeren.

Art. 34 – Ouverture des portières.

Toujours dans le même objectif de supprimer les termes redondants et parce que cette règle est incluse dans le devoir général de prudence, la référence aux piétons et aux cyclistes prévue dans l'ancien article 28 est omise. Le conducteur qui ouvre sa portière doit s'assurer qu'il ne gêne ni ne met pas en danger les autres usagers.

Art. 34 – Openen van portieren.

Met steeds hetzelfde objectief voor ogen om de overbodige termen te schrappen en omdat deze regel vervat is in de algemene voorzichtigheidsplicht, werd de verwijzing in het oude artikel 28 naar de voetgangers en de fietsers, geschrapt. De bestuurder die zijn deur opent, moet er zeker van zijn dat hij daarbij de andere weggebruikers niet in gevaar brengt.

Anciens articles 29, 30 et 30bis – Emploi des feux.

Les articles 29, 30 et 30bis (emploi permanent du feu arrière et du feu de croisement des cyclomoteurs) sont regroupés dans un seul article relatif à l'emploi des feux (article 35 nouveau).

Oude artikelen 29, 30 en 30bis – Gebruik van de lichten.

Artikel 29, 30 en 30bis (permanent gebruik achterlicht en dimlicht van bromfietsen) worden opgenomen in één artikel, namelijk het nieuwe art. 35 dat alle regels wat betreft het gebruik van de lichten groepeert.

Art. 35 – Emploi des feux : véhicules et usagers circulant sur la voie publique.

La structure de cet article a été revue afin de présenter en premier lieu les règles générales (§ 1^{er}), les groupes de piétons, puis les cycles et enfin les véhicules à moteur. Suivent ensuite, les règles spécifiques aux remorques, aux cyclomoteurs et motocyclettes, aux véhicules larges, aux convois militaires, aux véhicules attelés, charrettes à bras, animaux de trait non attelés, de charge, de monture et bestiaux. Ainsi, chaque usager peut retrouver

Art. 35 – Gebruik van de lichten: voertuigen en weggebruikers die de openbare weg volgen

De structuur van dit artikel werd aangepast om te beginnen met de algemene regel (§ 1), de groepen voetgangers, dan de rijwielen en ten slotte de motorvoertuigen. Daarna volgen de specifieke regels die van toepassing zijn op de gespannen, de bromfietsen en motorfietsen, de brede voertuigen, de militaire konvooien, de aanhangwagens, de handkarren, de niet ingespannen trekdieren, de last- of rijdieren en het vee. Op die manier kan elke weggebruiker

très rapidement quelles sont les règles qui s'appliquent à sa situation.

§ 3, 1° : le contenu ne change pas, sauf pour les groupes de piétons circulant à gauche qui doivent désormais utiliser un feu blanc à l'avant et un feu rouge à l'arrière, conformément à la Convention de Vienne. Ceci est plus logique que la disposition actuelle qui prévoit l'utilisation d'un feu rouge à l'avant, ce qui n'est pas utilisé en pratique et peut entraîner la confusion dans le chef des conducteurs qui viennent en sens inverse et qui pourraient croire qu'ils suivent un véhicule alors qu'il s'agit d'un groupe de piétons venant en sens opposé. Le feu blanc indique également clairement qu'il s'agit d'un déplacement en sens inverse, il n'y a donc aucune raison de faire quelque chose de différent à gauche qu'à droite. On a aussi ajouté que les feux ne peuvent pas aveugler les usagers venant en sens inverse (§ 2), donc cela s'applique aussi aux feux utilisés par les cyclistes et les piétons.

Les termes flancs de ces « formations » sont remplacés par les flancs de ces « groupes ».

Un alinéa a été ajouté qui permet, à la place des feux, d'utiliser des gilets rétro réfléchissants à la place des feux blancs, jaunes ou rouges. Ceci, dans un but de simplification : permettre aux usagers d'utiliser ce qu'ils ont à leur disposition. Cette veste doit être portée de manière visible.

Tout l'article relatif aux « engins de déplacement » n'a pas été maintenu puisqu'ils sont assimilés soit aux piétons soit aux conducteurs de cycle en fonction de leur vitesse.

Le **§ 3, 2°** vaut pour tous les types de vélos, tricycles ou quadricycles. En effet, un « cycle » est défini comme un véhicule à deux roues ou plus, propulsé à l'aide de pédales ou de manivelles, donc les tricycles, quadricycles etc. sont visés *de facto*.

Ce qui est nouveau, c'est la possibilité d'utiliser des moyens de signalisation latéraux. Ceci signifie que des feux supplémentaires, des catadioptriques,... peuvent être placés sur les côtés du cadre du vélo et les roues. Ceci n'est pas autorisé en vertu de l'article 29 actuel mais cela existe bien en pratique. Comme l'objectif

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 huidige verplichting voor het gebruiken van het rode licht vooraan, 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 witte licht maakt ook duidelijk dat het om een tegenligger gaat, dus is er geen reden om dat aan de linkerkant anders te doen dan aan de rechterkant. 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 de flanken van deze "groepen".

Er werd een lid toegevoegd waardoor men de witte, gele of rode lichten mag vervangen door retro-reflecterende vestjes. Dit gebeurt met het oog op vereenvoudiging: de weggebruikers toelaten te gebruiken wat ze bij zich hebben. Deze vest moet zichtbaar gedragen worden.

Het volledig artikel over de "voortbewegingstoestellen" werd niet behouden omdat ze gelijkgesteld zijn met ofwel een voetganger ofwel een bestuurder van een rijwiel naargelang hun snelheid.

§ 3, 2° geldt voor alle soorten fietsen, driewielers of vierwieler. Een "rijwiel" wordt gedefinieerd als een voertuig met twee of meer wielen, in beweging gebracht met trappers of pedaalkrukken, en dus vallen de driewielers, vierwieler, enz. daar *de facto* onder.

Nieuw is dat ook laterale signalisatiemiddelen mogen gebruikt worden. Dit betekent dat er bijkomende lichten, reflectoren,... mogen worden aangebracht op de zijanten van het fietskader en de wielen. Dit is volgens het huidige artikel 29 niet toegelaten hoewel het in de praktijk wel gebeurt. Omdat het niet de

n'est pas d'interdire l'usage de moyens qui ont pour effet d'augmenter la visibilité des cyclistes, cette possibilité est à présent prévue explicitement.

Le § 3, 3°, a), iii) vaut pour les véhicules à moteur. La distance de 50 mètres ne figure plus dans la règle relative à l'obligation d'éteindre les feux de route, comme dans l'ancien article 30.1, 1°, c).

L'indication de distance est superflue car difficilement évaluable et parce que lorsque l'on « suit », c'est forcément à courte distance.

§ 4. L'usage des feux de brouillard arrière.

En cas de fortes précipitations, la visibilité doit aussi être réduite à moins de 100 m environ. cette condition n'était pas reprise dans l'ancienne réglementation ; cette condition relative à la visibilité ne visait que le brouillard ou les chutes de neige. L'objectif n'est certainement pas d'utiliser les feux de brouillard arrière en cas de fortes précipitations qui ne réduit pas drastiquement la visibilité, ce qui aurait pour effet d'aveugler les conducteurs qui suivent.

Art. 36 – Emploi des feux à l'arrêt ou en stationnement.

Cet article est également entièrement restructuré.

36, § 1^{er}. Règle générale pour les véhicules à moteur :

L'ancienne règle prévoyait une distance d'environ 200 mètres. Cette distance a été réduite à 100 mètres. Ceci, dans un but d'uniformisation avec la règle contenue dans les anciens articles 31.2 et 51.1, alinéa 5 (ce dernier ayant été déplacé ici). Cette uniformisation est d'autant plus souhaitable que la condition « de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres » est en tant que telle peu précise.

36, § 2. Pour les autres véhicules et les autres usagers, le règle reste qu'ils doivent utiliser les mêmes feux que ceux qui sont prescrits lorsqu'ils circulent sur la voie publique;

bedoeling kan zijn om zaken die de zichtbaarheid van fietsers in het verkeer ten goede komen, te verbieden, werd deze mogelijkheid expliciet voorzien.

§ 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 m. 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. 36 – Gebruik van de lichten bij het stilstaan en parkeren.

Dit artikel werd helemaal geherstructureerd.

36, § 1. Algemene regel voor de motorvoertuigen.

De oude regel voorzag in een afstand van ongeveer 200 meter. Deze afstand werd 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 werd hierheen geplaatst). Deze uniformisering is nodig, zeker gezien de voorwaarde om "duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 meter" op zichzelf niet erg precies is.

36, § 2. Voor de andere voertuigen en weggebruikers blijft de regel dat ze dezelfde lichten moeten gebruiken als deze die

36, § 3. Pour les feux de brouillard avant ou arrière.

Les mots « fortes précipitations » remplacent les mots « ou de forte pluie » dans le texte français.

36, § 4. Pour les véhicules à moteur, en agglomération :

Il est clairement prévu qu'en agglomération, l'usage des feux n'est pas obligatoire pour le stationnement.

Art. 37 – Emploi des feux jaunes-orange et feux chercheurs.

Toutes les règles propres à l'emploi des feux jaune-orange clignotants pour les dépanneuses ont été regroupées (article 37, § 2, 1°).

Art. 38 – Emploi simultané des indicateurs de direction

Les références aux situations dans lesquelles l'emploi simultané des indicateurs de direction est autorisé sont clairement spécifiées (alors qu'auparavant, seule la référence aux articles figurait dans le texte) : transports scolaire, accident, panne, perte de chargement, risque d'accident, et en particulier lors de l'approche d'une file (en vue d'éviter les collisions par l'arrière), remontée des files par les motocyclistes. On parle de « risque d'accident » et non plus « d'accident imminent ».

Mais la grande nouveauté, c'est l'autorisation qui est donnée, aux motocyclistes, d'utiliser les indicateurs de direction simultanément lorsqu'ils circulent entre les files, conformément à l'article 16, § 2, 6°. En effet, ceci permet d'accroître leur visibilité et en pratique, la plupart des motocyclistes en font déjà usage.

Art. 39 – Emploi des avertisseurs sonores.

voorgeschreven zijn wanneer zij de openbare weg volgen.

36, § 3. De voor- en achtermistlichten.

In de Franse tekst worden de woorden « ou de forte pluie » vervangen door de woorden « fortes précipitations ».

36, § 4. Voor de motorvoertuigen, binnen de bebouwde kom:

Er wordt expliciet voorzien dat binnen de bebouwde kom het gebruik van de lichten bij het parkeren niet verplicht is.

Art. 37 – Gebruik van de oranjegele knipperlichten en zoeklichten.

Alle regels met betrekking tot het gebruik van de oranjegele knipperlichten door takelwagens worden nu ook in dit artikel opgenomen (artikel 37, § 2, 1°).

Art. 38 – Gelijktijdig gebruik van de richtingaanwijzers.

In plaats van te verwijzen naar de gevallen waarin alle richtingaanwijzers mogen worden gebruikt (lees naar de artikelnummers), wordt nu in dit artikel zelf een opsomming gegeven van die gevallen: schoolvervoer, ongeval, defect, verlies van lading, gevaar voor ongeval en het bijzonder bij het naderen van een file (dit laatste met het oog op het vermijden van kopstaart aanrijdingen), filteren motorfietzers. Er wordt gesproken van "een gevaar voor ongeval" en niet langer van een "dreigend gevaar voor ongeval".

De grote nieuwigheid is echter de toelating die wordt gegeven aan motorfietzers om gelijktijdig de richtingaanwijzers te gebruiken wanneer ze tussen de rijen rijden, overeenkomstig artikel 16, § 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. 39 – Gebruik van geluidstoestellen.

Dans le texte néerlandais, les mots « aangewezen is » remplacent le mot « moet » qui était utilisé dans l'ancien article 33.2, et qui était trop strict. Dans le texte français, les mots « que l'on se propose de dépasser » ont été remplacés par les mots « que l'on veut dépasser ».

L'emploi court et alterné des feux de route et des feux de croisement est remplacé par l'expression commune simple et claire « appels de phares ».

Art. 40 – Emploi des systèmes de vision indirecte.

L'intitulé de l'ancien article 34 « Emploi des miroirs rétroviseurs » est remplacé par « l'emploi des systèmes de vision indirecte » afin d'inclure les nouveaux systèmes (les caméras) qui sont aussi visés.

Il n'est plus spécifié que ces systèmes doivent être réglés afin de « notamment apercevoir un autre véhicule ayant commencé un dépassement par la gauche ». Il va de soi que s'ils doivent être réglés de manière à pouvoir surveiller la circulation vers l'arrière et sur les côtés, cela vaut pour les véhicules qui dépassent.

Art. 41 – Usage des dispositifs aérodynamiques.

Cet article n'est pas modifié.

Art. 42 – Usage des ceintures de sécurité et dispositifs de retenue pour enfants.

L'ancien article 35 était un article compliqué : il y avait des incohérences et des situations illogiques. Ce texte était aussi très complexe pour les usagers.

Pour cette raison, le texte a été réécrit de manière plus limpide et en fonction des types de véhicules, afin que les usagers puissent facilement trouver quelle est la règle qui s'applique à leur situation.

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, werden 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. 40 – Gebruik van de systemen voor indirect zicht.

Het opschrift van het oude artikel 34 "Gebruik van de achteruitkijkspiegels" werd aangepast zodat ook nieuwe systemen (camera's) die de klassieke achteruitkijkspiegels vervangen, hieronder vallen.

Er wordt niet langer gespecificeerd 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. 41 – Gebruik van aerodynamische voorzieningen.

Dit artikel werd niet gewijzigd.

Art. 42 – Gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen.

Het oude artikel 35 was een ingewikkeld artikel met onsamenvatbaarheid en niet altijd even logisch opgebouwd. Deze tekst was ook voor de weggebruikers erg ingewikkeld.

Daarom werd de tekst duidelijkheidshalve en naargelang de voertuigtypen herschreven, opdat de weggebruikers gemakkelijk kunnen terugvinden welke regel op hun situatie van toepassing is.

En ce faisant, il a été tenu compte de la directive européenne qui fixe le cadre légal en la matière.

Conformément à la définition, un « véhicule automobile » est un véhicule à moteur, qui n'est ni un engin de déplacement motorisé, ni un cyclomoteur (A ou B), ni une moto, ni un tricycle ou un quadricycle. Il s'agit donc, par exemple, d'une voiture, d'un minibus, d'un autocar, d'un camion, d'un tracteur agricole ou d'un mobilhome.

Lorsqu'il y a trois enfants et seulement de la place pour deux dispositifs de retenue adaptés, le choix est laissé aux parents : soit un des parents à se place à l'arrière entre les deux sièges pour enfants tandis que le troisième enfant est placé à l'avant dans un dispositif de retenue pour enfant adapté ou attaché avec la ceinture de sécurité (si le Code de la route l'autorise dans son cas), soit les trois enfants sont assis à l'arrière et l'un des trois porte la ceinture, les deux autres étant transportés dans un dispositif de retenue pour enfant adapté. Par personne, une seule ceinture de sécurité peut être utilisée : un parent et un enfant ne peuvent utiliser la même ceinture.

Autre cas particulier : lorsque le véhicule n'est pas du tout équipé de ceintures, c'est le cas de très anciens modèles, il n'est pas autorisé de transporter des enfants de moins de trois ans. C'est en effet expressément interdit par la directive européenne.

Il est également interdit de transporter des passagers à l'arrière de véhicules utilitaires, ceci découle du Règlement technique des véhicules automobiles qui prévoit, en fonction de la catégorie des véhicules, si ces derniers sont destinés au transport de personnes ou de marchandises. Il n'est donc pas autorisé de transporter des personnes dans l'espace destiné au transport de marchandises.

Le Code de la route prévoit désormais une obligation dans le chef, à la fois du conducteur et à la fois du passager.

Si un passager ne porte pas la ceinture, il contrevient par exemple à l'article 42, § 3. En même temps, le conducteur qui transporte un passager qui ne porte pas la ceinture alors qu'il

Daarbij wordt rekening gehouden met de Europese richtlijn die het wettelijk kader ter zake vastlegt.

Conform de definitie is een "auto" een motorvoertuig, dat noch een gemotoriseerd voortbewegingstoestel is, noch een bromfiets (A of B), noch een motorfiets, noch een drie- of vierwieler. Het gaat dus bijvoorbeeld om een personenauto, een minibus, een autocar, een vrachtwagen, een landbouwtrekker of een mobilhome.

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 Verkeersreglement); ofwel zitten de drie kinderen achterin, waarbij een van de drie 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.

Het Verkeersreglement voorziet voortaan een verplichting in hoofde van tezelfdertijd de bestuurder als de passagier.

Indien een passagier geen gordel draagt, overtreedt hij bijvoorbeeld het artikel 42, § 3. Tezelfdertijd is de bestuurder, die een passagier vervoert die de gordel niet draagt

le devrait est lui en défaut par rapport à l'article 42, § 2.

Cette obligation « solidaire » offre l'avantage que le conducteur est d'office personnellement responsable s'il transporte des enfants qui ne portent pas la ceinture. Le passager pourra lui aussi être sanctionné s'il omet de porter la ceinture, à l'exception près que les enfants de moins de 16 ans ne peuvent pas être poursuivis pénalement.

La notion de « transport occasionnel » : il s'agit en effet d'une exception qui est fort utile bien que difficilement contrôlable. Elle facilite considérablement la vie des gens dans certaines circonstances exceptionnelles.

Cela signifie en tout cas que la personne doit justifier le caractère occasionnel de la situation. Il s'agit par exemple d'un grand-père qui va chercher ses petits-enfants pour dépanner ; une autre personne qui prend le relais exceptionnellement car les parents sont empêchés. Ce n'est pas le cas lorsque c'est régulier, par exemple chaque mercredi ou pour conduire l'enfant, un jour par semaine, à une activité sportive après l'école...

Dans tous les cas, l'exception à la règle générale doit être justifiée par le conducteur du véhicule.

Cette situation doit malgré tout rester une exception : si une personne s'engage sur une longue distance, elle sera d'office en infraction. Pour cette raison, et même si elle est difficilement contrôlable, la notion de « courte distance » a été maintenue.

Les dérogations au port de la ceinture :

Vu que la majorité des nouveaux modèles de ceintures permettent de les dérouler si nécessaire, la dérogation pour la marche arrière n'a pas été maintenue.

En ce qui concerne l'obligation du port de la ceinture de sécurité pour les véhicules prioritaires, une distinction a été faite entre les conducteurs et les passagers. Pour les conducteurs, seules deux exceptions seront dorénavant acceptées, conformément au point de vue à ce sujet du Ministre de l'Intérieur et

terwijl hij het wel moest, in overtreding met het artikel 42, § 2.

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.

Het begrip "incidenteel vervoer": het gaat immers om een heel nuttige, zij het moeilijk te controleren uitzondering. Ze maakt het leven van de mensen in een aantal uitzonderlijke omstandigheden aanzienlijk makkelijker.

Het betekent in elk geval dat de betrokkene moet aantonen dat de situatie zich slechts bij gelegenheid voordoet. Het gaat bijvoorbeeld om een grootvader die zijn kleinkinderen afhaalt om de ouders uit de nood te helpen; 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 één dag in de week na school ergens heen te brengen om aan sport te doen...

Telkens moet de bestuurder de uitzondering op de algemene regel aantonen.

Deze situatie moet alsnog een uitzondering blijven: als iemand zich over een lange afstand op de weg begeeft, is hij hoe dan ook in overtreding. Omwille van die reden, en hoewel moeilijk te controleren, werd het begrip "korte afstand" behouden.

Vrijstellingen van de gordelplicht:

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

Wat de gordelplicht voor de prioritaire voertuigen betreft, wordt een onderscheid gemaakt tussen de bestuurders en de passagiers. Voor de bestuurders worden voortaan maar twee uitzonderingen aanvaard, conform de mening van de Minister van Binnenlandse Zaken hierover en rekening

tenant compte du demande de la Commission européenne :

1° lorsqu'ils transportent une personne étrangère au service qui crée une menace potentielle ;

2° dans l'environnement immédiat du lieu de destination d'une mission prioritaire.

Par environnement immédiat, on vise une distance de quelques dizaines de mètres au maximum.

Les passagers des véhicules prioritaires sont, à côté des deux exceptions mentionnées ci-dessus, aussi dispensés du port obligatoire de la ceinture de sécurité s'ils soignent une personne transportée. Cet ajout est nécessaire pour que les médecins et infirmiers en ambulance puissent soigner les blessés même lorsqu'ils n'en constituent pas une menace.

La règle qui existait auparavant sous l'article 35.2.1, 3° relative aux livreurs a été réintroduite sous l'article 42, § 7, 3°. La modification entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2006 qui visait exclusivement les agents de la Poste a été jugée discriminatoire vis-à-vis d'autres professions qui se trouvent objectivement dans une situation similaire.

Les conditions qui accompagnent cette dispense sont toutefois plus clairement définies et ne concernent certainement pas les livreurs de marchandises au sens large.

Il faut en effet que les livraisons aient lieu en agglomération, que les endroits de livraisons successifs soient distants de maximum 500m et que cette proximité ne rende pas nécessaire en pratique que la vitesse de 30 km/h soit dépassée. Sont donc visés par cette dispense les services publics ou privés qui assurent le service universel postal, les distributeurs de journaux toutes-boîtes ainsi que les distributeurs qui ont de nombreuses adresses de livraison dans un rayon très limité.

Les règles relatives au transport des enfants sur les cyclomoteurs et les motocyclettes, introduites le 1^{er} septembre 2011 ont été maintenues.

houdend met het verzoek van de Europese Commissie:

1° wanneer zij personen vreemd aan de dienst vervoeren die een potentiële bedreiging vormen;

2° in de onmiddellijke omgeving van de plaats van bestemming van een prioritaire opdracht.

Onder onmiddellijke omgeving verstaat men een afstand van maximaal enkele tientallen meters.

De passagiers van prioritaire voertuigen zijn naast de twee hierboven vermelde uitzonderingen, 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, 3° houdende de leveranciers werd opnieuw ingevoerd onder artikel 42, § 7, 3°. Deze wijziging die op 1 september 2006 van kracht is geworden en die uitsluitend de beampten 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 echter 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 m 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 zeer beperkt gebied.

De regels met betrekking tot het vervoer van kinderen op bromfietsen en motorfietsen, ingevoegd op 1 september 2011, worden behouden.

Le transport d'enfants de moins de trois ans sur les cyclomoteurs et les motocyclettes est interdit.

Les enfants entre 3 et 8 ans peuvent seulement être transportés sur les cyclomoteurs et les motocyclettes d'une cylindrée maximale de 125 cm³ et à condition d'être transportés dans un système de retenue pour enfants qui leur est adapté.

A partir de 8 ans, les enfants peuvent aussi être transportés sur les motocyclettes d'une cylindrée de plus de 125 cm³. A partir de cet âge, ils ne doivent plus être transportés dans un système de retenue pour enfants. Ils doivent cependant être suffisamment grands que pour pouvoir poser leurs pieds sur les repose-pieds, conformément à l'article 51, § 2.

La directive européenne 2003/20/CE qui a été transposée en droit belge vise des dispositifs de retenue pour enfants qui doivent être homologués, mais elle ne s'applique qu'aux dispositifs destinés à être placés dans les voitures et autres véhicules automobiles.

Il n'y a donc aucun type d'homologation nationale ou européenne qui s'applique aux sièges enfants pour motos et le marché offre aujourd'hui différents types de sièges, mais tous les modèles ne sont pas adaptés à tous les âges.

Si aucune norme spécifique n'existe aujourd'hui pour ces types de dispositifs de retenue, les normes générales de qualité s'appliquent, telles que le Livre IX du Code de droit économique. Ainsi, les producteurs sont tenus de ne commercialiser que des produits ou des services sûrs, c'est-à-dire offrant une « sécurité à laquelle les utilisateurs peuvent raisonnablement s'attendre ».

Cela revient à dire qu'un fabricant de sièges pour enfants ne peut mettre sur le marché que des produits qui disposent par exemple d'une ceinture de sécurité suffisamment résistante (et ne pouvant être débouclée par un jeune enfant lui-même), de repose-pieds qui empêchent l'enfant de se coincer les pieds dans les rayons ou de toucher une partie dangereuse du véhicule (pot d'échappement), d'un dossier qui soutient correctement l'enfant en cas de chute du véhicule ou d'accélération ou encore d'un système de fixation au véhicule qui est fiable.

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 51, § 2.

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 (knaip), 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

L'ancien article 44.4 ne réglait pas clairement le type de « siège » visé pour transporter un enfant à vélo. Il est désormais prévu (art. 42, § 5, 6°) que les enfants de moins de 3 ans transportés à vélo autrement que dans une remorque ou sur un « vélo-remorque » devront l'être dans un siège qui offre un minimum de protection.

Afin de garantir un minimum de sécurité, le nouveau Code de la route prévoit que les dispositifs de retenue visés doivent être équipés au minimum d'une ceinture destinée à retenir l'enfant, de repose-pieds et d'un dossier.

Pour les enfants de moins de trois ans, la nouvelle réglementation prévoit également qu'ils doivent pouvoir se tenir assis contre le dossier sans l'aide de la ceinture. Cela implique que les très jeunes enfants (moins d'un an) ne peuvent être transportés dans un siège dans lequel ils ne pourraient se maintenir dans la position adéquate, par exemple dans un siège à dossier droit. L'enfant pourra par contre être transporté dans un siège dont le dossier et l'assise sont inclinés, d'un type similaire aux sièges pour enfants « dos à la route » qui sont utilisés dans les véhicules automobiles.

Le Livre IX du Code de droit économique s'applique aussi dans ce cas.

La détermination des spécifications techniques nécessite l'application de l'article 5 de la directive 2015/1535/UE prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société d'information.

Art. 43 – Usage de casque de protection et de vêtement de protection.

L'ancien article 36 a été complété en ce sens qu'il y est spécifié que le casque doit être porté d'une manière qui ne porte pas atteinte à l'effet protecteur de ce dernier. En effet, trop de personnes portent le casque sans le fermer correctement.

betrouwbaar vasthechtingssysteem aan het voertuig.

In het oude artikel 44.4 werd niet duidelijk geregeld welke soort "zitje" werd beoogd om kinderen op de fiets te vervoeren. Voortaan wordt 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.

Om een minimum aan veiligheid te verzekeren, voorziet het nieuwe Verkeersreglement dat de bedoelde beveiligingssystemen minimaal moeten zijn uitgerust met een gordel om het kind vast te klikken, met voetsteunen en met 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.

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

Het oude 36 werd 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.

L'article est également présenté autrement, selon une énumération en fonction des conducteurs des types de véhicules.

Les conducteurs de véhicules agricoles dont la masse à vide est inférieure à 400 kg, ou 550 kg pour le transport de choses (sans habitacle) doivent porter un casque : cela permet de viser les conducteurs de certains quads qui jusqu'ici échappaient à la règle.

Sur les motos, tricycles et quadricycles à moteur avec habitacle, un casque de protection doit être porté, sauf la ceinture de sécurité est mise. Si une personne est dispensée du port de la ceinture, elle doit porter le casque.

Art. 44 – Véhicules prioritaires.

L'ancien article 37 est entièrement réécrit et restructuré de manière beaucoup plus claire. L'ancien article était en effet difficile à comprendre.

D'une part, la définition du véhicule prioritaire est placée parmi les définitions à l'article 2.

D'autre part, on distingue à présent clairement les missions prioritaires et les missions non prioritaires.

Lors de l'exécution de missions prioritaires, le véhicule prioritaire doit faire usage des feux bleus clignotants et peut (mais ne doit pas) faire usage de l'avertisseur sonore.

Les dérogations aux différents articles du Code de la route qui étaient énumérées à l'ancien l'article 59.13 sont déplacées dans l'article 44, § 1, 3°. La logique est dorénavant que ces usagers prioritaires ne doivent pas respecter les dispositions du Code de la route, à l'exception de certaines règles qui s'imposent toujours à eux : injonctions des agents qualifiés (art. 4), utilisation d'appareils électroniques durant la conduite (art. 8, § 5), dépassement en cas de visibilité insuffisante (art. 16, § 4), circulation sur les passages à niveau (art. 20), interdiction de l'arrêt et du stationnement sur les passages à niveau (art. 29.1°, a)), ceinture de sécurité (art. 42), casques et équipements de protection (art. 43) et obligations pour les véhicules prioritaires (art. 44). Ils bénéficient même de certains accès particuliers (aux

Het artikel wordt ook anders gepresenteerd, volgens een opsomming naargelang de bestuurders van de voertuigtypen.

Bestuurders van landbouwvoertuigen met een lege massa 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 vierwieler met motor en met 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.

Art. 44 – Prioritaire voertuigen.

Het oude artikel 37 werd volledig herschreven en geherstructureerd op een duidelijke manier. Het oude artikel was immers moeilijk te begrijpen.

Enerzijds wordt de definitie van een prioritaire voertuig opgenomen onder artikel 2.

Anderzijds wordt nu een onderscheid gemaakt tussen prioritaire en niet-prioritaire opdrachten.

Tijdens prioritaire opdrachten moeten de blauwe knipperlichten van het prioritaire voertuig gebruikt worden. Het speciaal geluidstoestel mag (dit is echter geen verplichting) in dat geval gebruikt worden.

De uitzonderingen op de verschillende artikelen van het verkeersreglement die in het oude artikel 59.13 waren opgelijst, worden nu in artikel 44, § 1, 3° opgesomd. De logica is nu dat de gebruikers van prioritaire voertuigen de bepalingen van de wegcode niet moeten naleven, met uitzondering van bepaalde regels die toch op hen van toepassing blijven: bevelen bevoegde personen (art. 4), gebruik elektronische apparaten tijdens rijden (art. 8, § 5), inhaalverbod bij onvoldoende zicht op tegenliggers (art. 16, § 4), regeling verkeer op overwegen (art. 20), stilstaan en parkeerverbod op overwegen (art. 29, 1°, a)), veiligheidsgordels (art. 42), valhelm en veiligheidsuitrustingen (art. 43) en verplichtingen voor prioritaire voertuigen (art. 44). Ze genieten alsook van specifieke

zones piétonnes, chemins réservés, rues réservées au jeu, rues scolaires), à condition que la nature de la mission le justifie.

Ancien article 38 – Comportement à l'égard des véhicules prioritaires faisant usage de l'avertisseur sonore spécial.

Cet article n'est pas maintenu, les règles qui y étaient contenues ont été reprises sous l'article 11, § 3, 2° (priorité).

Ancien article 39 – Comportement à l'égard des autobus et des trolleybus quittant leurs points d'arrêt.

Cet article n'est pas maintenu, les règles qui y étaient contenues ont été reprises sous l'article 11, § 3, 3° (priorité).

Ancien article 39bis – comportement à l'égard des véhicules affectés au transport scolaire.

La référence au signal spécial qui doit être placé dans les véhicules, les prescriptions techniques et conditions de placement qui s'y rapportent ont été déplacées dans un chapitre distinct « Panneaux sur véhicules » (Titre 4, art. 80).

La règle de comportement que le conducteur d'un véhicule qui approche un bus scolaire doit suivre a été modifiée et se trouve dans le nouvel article 45, § 3 (comportement à l'égard des piétons). Lorsque le bus scolaire (dont les feux indicateurs fonctionnent) se trouve sur la chaussée, le conducteur qui circule du côté où s'effectue l'embarquement ou le débarquement des enfants doit s'arrêter (ceci n'est plus laissé à son appréciation, les mots « au besoin » sont omis) à l'arrière du bus scolaire.

Art. 45 – Comportement des conducteurs à l'égard des piétons.

toelatingen (tot voetgangerszones, wegen voorbehouden voor bepaalde weggebruikers en speel- of schoolstraten) indien de opdracht het rechtvaardigt.

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 geregeld 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, werden opgenomen in een apart hoofdstuk « Borden op voertuigen » (Titel 4, art. 80).

De bepaling die het gedrag van de bestuurder regelt bij het naderen van een schoolbus werd gewijzigd en in het nieuwe artikel 45, § 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.

Art. 45 – Gedrag van de bestuurders tegenover voetgangers.

Tout d'abord, les références à l'obligation de ne pas mettre en danger les piétons qui se trouvent sur le trottoir, un accotement, une partie de voie publique réservée, etc. a été omise car il s'agit d'une obligation générale de prudence résultant de l'article 7. Ces précisions étaient donc superflues. Il en est de même pour le comportement de prudence vis-à-vis de toute une série d'usagers faibles qui étaient énumérés (enfants, personnes handicapées, ...) et de l'obligation de modérer sa vitesse. Cela concerne toutes sortes d'énumérations qui alourdissaient l'article et ne faisaient que répéter une obligation générale de prudence déjà inscrite à un autre article.

Pour la même raison, l'article 40.4.1, al. 1^{er}, n'est pas repris. Si le piéton s'était engagé régulièrement sur la chaussée, il a de toute façon le droit d'achever sa traversée sans être mis en danger par les véhicules qui redémarrent dans les directions perpendiculaires.

De plus, l'interdiction pour le conducteur de se retrouver immobilisé sur un passage pour piétons découle directement de l'art. 45, § 1^{er}, et il était superflu de le repréciser sous une autre forme ici comme c'était le cas auparavant dans l'article 40.4.1, al. 2.

La disposition 40.4.2 qui imposait aux conducteurs de ralentir à l'approche d'un passage pour piétons a été omise, la priorité des piétons à leur égard sur ces passages étant fermement établie ailleurs dans le Code (article 11, § 3, 5°). L'obligation éventuelle de ralentir à l'approche d'un passage pour piétons découle de l'article 7, § 2.

Même lorsque les piétons ne circulent pas sur la chaussée, comme par exemple lorsqu'ils circulent sur un trottoir étroit, on estime (art. 45, § 2) que la distance latérale que le conducteur doit respecter avec ceux-ci est d'1 mètre au moins, que ce soit en cas de dépassement ou de croisement. Si cette distance ne peut être respectée, le conducteur doit ralentir. Il doit s'agir d'un ralentissement notable compte tenu qu'un piéton peut avoir un comportement – à juste titre ou pas – qui peut surprendre le

Ten eerste werd 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, 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 zwakke weggebruikers die werden opgesomd (kinderen, personen met een handicap, ...) et voor wat betreft de verplichting om te vertragen. Het gaat om oplijstingen 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.

Om dezelfde reden werd artikel 40.4.1, eerste lid, niet behouden. Als de voetgangers zich op een reglementaire basis op de rijbaan begeeft, dan heeft hij hoe dan ook het recht om het oversteken te beëindigen zonder daarbij in gevaar gebracht te worden door de voertuigen die opnieuw vetrekken vanuit de dwarsrichtingen.

Daarenboven, het verbod voor de bestuurder te stoppen op een oversteekplaats voor voetgangers volgt direct uit het nieuwe artikel 45, § 1, en het is overbodig dat onder een andere vorm te herhalen, wat vroeger het geval was in artikel 40.4.1, tweede lid.

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

Zelfs al lopen de voetgangers niet op de rijbaan, bijvoorbeeld wanneer ze op een trottoir lopen, toch gaat men ervan uit (art. 45, § 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

conducteur. L'allure du pas n'est plus exigée car elle peut se révéler excessivement lente en fonction des circonstances. Le conducteur devra néanmoins s'y tenir dans les cas où la sécurité des piétons l'exige, comme par exemple lorsqu'il circule dans une zone piétonne à une heure d'affluence.

En dehors des agglomérations, cette distance est d'au moins 1, 5 mètres.

Art. 46 – Comportement à l'égard des groupes d'usagers organisés.

Les règles de comportement vis-à-vis des groupes, qui étaient énoncées aux articles 40*bis* (groupes d'enfants, d'écopiers, de personnes handicapées ou âgées) et 41 (colonnes militaires, des cortèges, groupes de piétons, processions, manifestations culturelles, sportives et touristiques, des courses cyclistes, des épreuves ou compétitions sportives non-motorisées, des groupes de cyclistes, groupes de motocyclistes, des groupes de cavaliers et du personnel des chantiers établis sur la voie publique) sont toutes rassemblées dans cet article.

La disposition selon laquelle le Ministre compétent pour la circulation routière peut déterminer les dimensions des véhicules automobiles utilisés durant une course cycliste (ancien article 43*bis*.5) n'est pas maintenue ; ce n'est pas nécessaire car cela est déjà prévu à l'article 9 de la loi de 1968 qui confère au Roi la compétence de déterminer les règles en matière de compétitions sportives.

Spécifiquement en ce qui concerne les courses cyclistes, le véhicule d'ouverture de la caravane publicitaire a été ajouté, conformément à l'AR courses cyclistes. A côté de cela, la formulation a également été adaptée de sorte qu'il soit clair que les conducteurs doivent rester à l'arrêt jusqu'à ce que le véhicule de fermeture, qui annonce la fin de la caravane de course ou de la caravane publicitaire au moyen d'un drapeau vert, soit passé.

En cas de course cycliste sur la voie publique, l'ancien article 41.2 prévoyait que les conducteurs devaient immédiatement se ranger et s'arrêter. Cette disposition est bien

gerechtvaardigd – de bestuurder kan verrassen. Het is niet langer vereist om stapvoets te rijden, want dat kan volgens de omstandigheden overdreven traag lijken. Niettemin, de bestuurder moet dat wel doen wanneer de veiligheid van de voetgangers dat vereist, bijvoorbeeld wanneer hij op een spitsuur in een voetgangerszone rijdt.

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

Art. 46 – Gedrag tegenover georganiseerde groepen weggebruikers.

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

De bepaling dat de Minister bevoegd voor het wegverkeer de voorschriften kan bepalen voor de signalisatie van de voertuigen gebruikt tijdens een wielervedstrijd (oud artikel 43*bis*.5) wordt niet behouden; dit is niet nodig want al vervat in artikel 9 van de wet van 1968 dat aan de Koning de bevoegdheid geeft voor het regelen van sportwedstrijden.

Specifiek met betrekking tot wielervedstrijden wordt ook het openingsvoertuig van de publiciteitskaravaan toegevoegd, dit conform het KB wielervedstrijden. Daarnaast wordt ook de formulering wat aangepast zodat het duidelijk wordt dat de bestuurders moeten blijven staan tot op het moment dat de groene vlag (op het sluitingsvoertuig van de wedstrijdkaravaan of dat van de publiciteitskaravaan) het verkeer terug toelaat.

Het oude artikel 41.2 bepaalde dat bij een wielervedstrijd de bestuurders onmiddellijk aan de kant moesten gaan en stoppen. Deze bepaling werd natuurlijk behouden, maar de

sûre maintenue mais la signification des drapeaux rouge (arrêt) et vert (circulation réouverte) visés dans l'arrêté du 21 août 1967 est indiquée dans la disposition même (art. 46, § 2).

Art. 47 – Comportement à l'égard des cyclistes, des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et des cavaliers.

Comme pour le piéton, la distance latérale de sécurité à respecter avec un cycliste, un conducteur de cyclomoteur à deux roues et un cavalier (ce qui est nouveau) est d'1 mètre. Cette distance doit également être maintenue en cas de croisement dans une rue à sens unique limité par exemple, ou alors le conducteur doit ralentir de manière à ne pas créer de danger pour le cycliste.

En dehors des agglomérations, cette distance est d'au moins 1,5 mètres.

Selon la logique suivie, la gêne et la mise en danger n'a plus été mentionnée. Il s'agit en effet du principe général de prudence.

Art. 48 – Comportement des usagers en groupe organisé.

L'article regroupe toutes les règles de circulation que doivent respecter les usagers de la route en groupe (groupes de piétons, de cyclistes, de cavaliers, de conducteurs de cyclomoteur, motocyclistes, tricycles à moteur en convois militaires).

Les anciens articles 43*bis* – Cyclistes en groupe et 43*ter* – Motocyclistes en groupe, n'ont pas été maintenus.

Alors que les anciens articles 40*bis* et 41.1 faisaient l'énumération de différents groupes de piétons tels que les groupes d'enfants, d'écopiers, de personnes âgées ou handicapées, en rangs ou sous la conduite d'un guide, les éléments de colonne militaire, les cortèges et autres rassemblements, la nouvelle disposition (**art. 48, § 1^{er}**) vise tous les groupes de piétons, quels que soient les individus qui les composent.

betekenis van de rode (stop) en groene vlag (verkeer weer vrij) waarvan sprake in het besluit van 21 augustus 1967 wordt nu in de bepaling zelf aangegeven (art. 46, § 2).

Art. 47 – Gedrag tegenover de fietsers, bestuurders van tweewielige bromfietsen en ruiters.

Zoals tegenover voetgangers bedraagt de na te leven zijdelingse afstand met een fietser, een bestuurder van een tweewielige bromfiets en een ruiter (=nieuw) 1 meter. Dit geldt ook bij het kruisen, bijvoorbeeld in een straat met beperkt eenrichtingsverkeer, of de bestuurder moet zodanig vertragen dat hij de fietser niet in gevaar brengt.

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

Het hinderen en in gevaar brengen wordt, volgens de gehanteerde logica, ook hier niet langer vermeld. Het gaat immers om het algemeen voorzichtigheidsprincipe.

Art. 48 – 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, motorfietsers, bestuurders van driewielers met motor en van legerkonvooien).

De oude artikelen 43*bis* – Fietzers in groep wordt en 43*ter* – Motorfietsers in groep werden niet behouden.

De oude artikelen 40*bis* en 41.1 maakten een opsomming van de verschillende soorten groepen voetgangers, zoals een groep kinderen, scholieren, bejaarden of personen met een handicap, in rijen of met een leider, een afdeling van een militaire kolonne, stoeten en andere samenkomsten. De nieuwe bepaling (**art. 48, § 1**) viseert alle groepen voetgangers, wie ook de personen zijn die er deel van uitmaken.

Le piéton, seul ou en groupe, a de toute façon priorité dans la plupart des situations où il croise la route de conducteurs, par exemple sur un passage pour piéton ou dans une zone piétonne (cf. article 11, priorité). Cette disposition a par contre l'avantage de permettre à un groupe de piétons qui traverse hors d'un passage et qui avait entamé la traversée en l'absence de véhicules d'achever celle-ci sans devoir se scinder.

Par groupe, il faut entendre plusieurs piétons qui se dirigent manifestement de manière concertée et organisée dans la même direction. La présence d'un guide ou d'un surveillant n'entre pas en ligne de compte.

En donnant l'exemple des manifestations culturelles, sportives et touristiques, il faut comprendre que l'on vise des groupes de piétons d'une certaine importance. Trois ou quatre piétons qui circuleraient ensemble ne pourraient donc revendiquer cette règle pour marcher sur la chaussée si des trottoirs ou d'autres parties de la voie publique plus adaptés sont à leur disposition. Un groupe se caractérise par une activité commune organisée à caractère culturel, sportif, religieux, scolaire, ... et qui se différencie d'un simple déplacement sur la voie publique, ceci afin de ne pas viser un groupe de piétons à la sortie des bureaux par exemple. Les rangs scolaires, les patrouilles de scouts peuvent, par exemple, constituer des déplacements organisés.

Il faut que la situation soit immédiatement identifiable par le conducteur qui ne peut dès lors couper un tel groupe de piétons (voir article 46).

L'interdiction de couper un groupe d'usagers organisé ne s'applique pas au dépassement.

Chaque groupe peut, par ailleurs, toujours suivre les règles ordinaires des piétons qui sont fixées à l'article 9, § 1^{er}, et marcher sur les trottoirs.

Les groupes de cyclistes :

Une modification notoire concerne les groupes de cyclistes :

De voetganger, alleen of in groep, heeft hoe dan ook in de meeste situaties voorrang wanneer hij het pad van de bestuurders kruist, bijvoorbeeld op een oversteekplaats voor voetgangers of in een voetgangerszone (cf. artikel 11, voorrang). Deze bepaling biedt echter het voordeel dat een groep voetgangers die buiten een oversteekplaats aan het oversteken was toen er geen voertuigen in de buurt waren, deze overtocht mag voltooien zonder zich te hoeven splitsen.

Onder groep moet men meerdere voetgangers verstaan die klaarblijkelijk in overleg en georganiseerd dezelfde richting nemen. 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 geen 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. 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 46).

Het verbod om een georganiseerde groep weggebruikers te doorbreken is niet van toepassing op het inhalen.

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

Groepen fietsers:

Een belangrijke wijziging betreft de groepen fietsers:

Les grands groupes sont limités à 100 participants pour des raisons de sécurité.

Lorsqu'il y a plus de 100 participants (au lieu de 150), les cyclistes doivent se répartir en groupe de 100 participants au maximum.

Les cyclistes qui circulent en groupe de 10 participants au minimum (au lieu de 15) ne sont pas tenus d'emprunter les pistes cyclables et peuvent rouler en permanence à deux de front sur la chaussée à condition de rester groupés.

La distinction entre groupes de plus de 50 participants et de moins de 50 participants a été maintenue.

Les articles relatifs à la place sur la chaussée des grands groupes et petits groupes sont fusionnés.

La signalisation du véhicule automobile d'escorte : ce signal qui était prévu par l'arrêté ministériel du 1^{er} décembre 1975 déterminant les caractéristiques de certains disques, signalisations et plaques, prescrit par le règlement général sur la police de la circulation routière, est désormais repris dans le chapitre « Panneaux sur véhicules » (panneau V5).

Les groupes de cavaliers :

Dans un souci d'uniformité terminologique, et conformément à l'article 5, le terme « chef de groupe » a été remplacé par « signaleur ». On fixe le nombre de cavaliers à 10 participants au lieu de 15.

Les groupes de motocyclistes :

L'article 43^{ter}.1 était devenu superflu car les règles de circulation qui s'appliquent depuis permettent le décalage. Les cyclomotoristes peuvent se placer sur toute la largeur de la bande. Le respect de la distance de sécurité constitue une règle générale de prudence.

Pour les motocyclistes, les groupes de 10 (au lieu de 15 auparavant) jusqu'à 50 participants peuvent être accompagnés de deux signaleurs

Om veiligheidsredenen zijn grote groepen beperkt tot 100 deelnemers.

Wanneer er meer dan 100 (in plaats van 150) deelnemers zijn, moeten de fietsers zich verdelen in groepen van maximum 100 deelnemers.

De fietsers die in een groep van ten minste 10 (in plaats van 15) deelnemers 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.

Het onderscheid tussen groepen van meer dan 50 deelnemers en minder dan 50 deelnemers blijft behouden.

De artikelen betreffende de plaats op de rijbaan van grote groepen en kleine groepen werden samengevoegd.

Het verkeersbord op de begeleidende auto: dit bord, waarin bij 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 werd voorzien, is voortaan opgenomen in het hoofdstuk "Borden op voertuigen" (bord V5).

Groepen ruiters:

Omwille van de terminologische eenvormigheid en in overeenstemming met artikel 5, werd het woord "groepsleiders" vervangen door "signaalgevers". Men stelt het aantal ruiters vast op 10 deelnemers in plaats van 15.

Groepen motorfietsers:

Artikel 43^{ter}.1 is overbodig geworden, want de verkeersregels die sindsdien van toepassing zijn, maken de verschuiving mogelijk. Bromfietsers mogen gebruik maken van de hele breedte van de rijstrook. De veiligheidsafstand naleven is een algemene voorzichtigheidsregel.

Wat de motorrijders betreft, groepen van 10 (ipv de vroegere 15) tot 50 deelnemers mogen vergezeld zijn door ten minste twee signaalgevers (vroegere wegkapiteins).

(anciennement capitaines de routes) au minimum.

Art. 49 – Traversée des piétons.

Cet article reprend les règles relatives à la traversée des piétons (ancien article 42), les règles relatives à la place sur la chaussée ayant été déplacées dans l'article 9, § 1^{er}.

A la règle générale qui concernait la traversée de la chaussée (ancien article 42.4.1), on a ajouté la piste cyclable et le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun.

Le passage pour piétons doit être emprunté à condition qu'il se situe à moins de 20 mètres. En effet, une distance de 30 mètres oblige les piétons à faire un trop grand déplacement, surtout s'il s'agit de personnes à mobilité réduite. Par souci de précision, le terme « environ » a été omis.

Dans le 2°, on a rajouté qu'« en l'absence d'un passage pour piéton », il faut traverser la chaussée perpendiculairement à son axe : en effet, il y a des passages pour piétons qui ne sont pas perpendiculaires à la chaussée.

La règle selon laquelle un tram a priorité sur les piétons se trouve déjà inscrite à l'article 11, § 3, 1° (priorité) qui règle la priorité vis-à-vis des véhicules sur rails. Ce n'est que s'ils y sont autorisés par un feu de signalisation que les piétons ont la priorité sur un tram qui approche. La prudence reste toutefois toujours de mise, la distance de freinage d'un tram étant de loin supérieure à celle d'une voiture.

Art. 50 – Comportement des conducteurs de cycles ou de cyclomoteurs.

Les conducteurs de speed pedelecs sont repris dans les catégories qui peuvent rouler à deux de front, sauf lorsque le croisement n'est pas possible. En dehors des agglomérations et lorsqu'ils sont autorisés à circuler sur le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun, ils doivent se mettre en file et se tenir le plus à droite possible à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière. Il a été nécessaire d'adapter la formulation pour

Art. 49 – 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 rijbaan worden nu in het artikel 9, § 1 geplaatst.

Aan de algemene regel met betrekking tot het oversteken van de rijbaan (oud artikel 42.4.1) werd het fietspad en de bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer toegevoegd.

De oversteekplaats moet maar gebruikt worden als ze zich op minder dan 20 meter afstand bevindt. Immers, 30 meter is, zeker voor mensen die wat minder goed te been zijn, toch wat ver. De term "ongeveer" werd geschrapt omdat die te veel ruimte voor interpretatie van de afstand bood.

In het 2° punt werd 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.

Art. 50 – Gedrag van bestuurders van rijwielen of bromfietzers.

De bestuurders van speed pedelecs worden toegevoegd bij de categorieën die naast elkaar mogen rijden, behalve wanneer het kruisen niet mogelijk is. Buiten de bebouwde kom en wanneer ze zijn toegelaten op de beddingen voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, moeten zij achter elkaar rijden bij het naderen van een achter opkomend voertuig. De formulering diende wel wat te worden

différencier ce site qui ne fait pas partie de la chaussée et la chaussée, en agglomération. En effet, les conducteurs doivent rester autant que possible à droite sur la chaussée, alors que ce n'est pas le cas sur un site réservé. C'est pour cette raison qu'il est spécifié qu'ils doivent s'y tenir le plus à droite possible à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière.

Lorsque les cyclistes et les conducteurs de speed pedelecs y sont autorisés à circuler, ils peuvent, compte tenu de ce qui précède, choisir leur place sur le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun.

Lorsque les conducteurs de cyclomoteurs de classe A ou B sont autorisés à circuler sur ces sites, ils doivent toujours circuler l'un derrière l'autre et se tenir le plus à droite possible. Cette précision est nécessaire pour éviter qu'ils ne roulent les uns derrière les autres au milieu du site.

Ancien article 44 – Conducteurs et passagers des véhicules.

Cet article, qui reprenait en vrac une série de règles relatives à l'utilisation des places assises par les conducteurs et passagers a été restructuré et remplacé par l'article suivant.

Art. 51 – Places assises.

La formulation a été ici et là simplifiée.

Les véhicules qui peuvent transporter des personnes sur les parties extérieures de la carrosserie sont énumérés dans cet article-ci (ancien article 59.15). La disposition qui prévoit qu'un cycle ne peut tirer qu'une seule remorque est à présent reprise à l'article 52 (trains de véhicules).

L'obligation d'informer les passagers qu'ils doivent porter la ceinture est reprise à l'article 42 (ceinture de sécurité). La même chose vaut pour la disposition qui prévoit que les places équipées de ceinture de sécurité ou de dispositifs de retenue pour enfants doivent être occupées en priorité.

aangepast om het verschil tussen die bedding, die geen deel uitmaakt van de rijbaan, en de rijbaan binnen de bebouwde kom duidelijk te maken. Het is immers zo dat bestuurders op de rijbaan zoveel mogelijk rechts moeten houden terwijl dat op een bedding niet het geval is. Daarom werd er gespecificeerd dat ze op die beddingen zoveel mogelijk rechts moeten houden bij een achteropkomend voertuig.

Wanneer fietsers en bestuurders van speed pedelecs er toegelaten zijn, mogen ze, rekening houdende met het voorgaande, hun plaats kiezen op beddingen voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.

Indien bestuurders van bromfietsen klasse A of B toegelaten zijn tot die bedding 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 die bedding.

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 werd geherstructureerd en vervangen door het volgende artikel.

Art. 51 – Zitplaatsen.

De formulering werd hier en daar wat vereenvoudigd.

De voertuigen die personen op de uitwendige carrosserie mogen vervoeren, worden in het artikel zelf opgesomd (oud artikel 59.15). De bepaling dat een rijwiel maar een aanhangwagen mag trekken wordt nu opgenomen in artikel 52 (slepen).

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

Transport de personnes dans une remorque.

Jusqu'à présent, seules les remorques attelées aux bicyclettes pouvaient transporter des passagers. Ceci impliquait qu'à cette exception près, on ne pouvait pas transporter de personnes dans une remorque attelée à un autre véhicule. Cette autorisation est désormais étendue aux remorques tirées par des animaux ou des trains touristiques. Il va de soi que les remorques, comme tel est le cas actuellement, doivent être équipées de sièges qui offrent une protection efficace des mains, des pieds et du dos.

Ancien article 45 (et suivants) – Chargement des véhicules.

Les articles 45, 45*bis*, 46 et 47, relatifs au chargement sont des articles qui concernent une matière qui a été régionalisée, de telle sorte que ces articles ne sont pas maintenus. Ils ne sont donc plus repris dans le nouvel arrêté royal mais restent maintenus dans l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975.

Ancien article 48 – Transport exceptionnel.

L'article 48 est un article qui concerne une matière qui a été régionalisée ; il n'est donc plus repris dans le nouvel arrêté royal mais est maintenu dans l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975.

Ancien article 48*bis* – Transport des marchandises dangereuses.

Cet article relève encore de la compétence fédérale uniquement en ce qui concerne le transport de marchandises explosibles, radioactives ou animales.

L'ancien article 48*bis*.1, relatif à l'obligation d'emprunter les autoroutes, est à présent repris dans l'article sur les autoroutes (article 21, § 10).

L'ancien article 48*bis*.2., relatif aux signaux routiers C24a, b ou c qui interdisent l'accès aux

Vervoer van personen in een aanhangwagen.

Tot nu toe mochten alleen in aan fietsen gekoppelde aanhangwagens passagiers worden vervoerd. Dat hield in dat men, op deze uitzondering na, geen personen mocht vervoeren in een aan een ander voertuig gekoppelde aanhangwagen. Deze toelating wordt voortaan uitgebreid tot de aanhangwagens getrokken door dieren en door toeristische treinen. Het spreekt voor zich dat de aanhangwagen, zoals nu reeds het geval is, moet uitgerust zijn met beveiligde zitplaatsen met voldoende bescherming voor handen, voeten en rug.

Oud artikel 45 (en volgende) – Lading van de voertuigen.

Artikel 45, 45*bis*, 46 en 47, met betrekking tot de lading werden niet behouden omdat dit een regionale bevoegdheid is geworden; deze worden dus niet langer vermeld in het nieuwe KB maar blijven wel nog behouden in het KB van 1 december 1975.

Oud artikel 48 – Uitzonderlijk vervoer.

Artikel 48 betreft een regionale bevoegdheid en wordt dus niet langer opgenomen in het nieuwe KB maar blijft wel nog behouden in het KB van 1 december 1975.

Oud artikel 48*bis* – 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 48*bis*.1, met betrekking tot de verplichting de autosnelwegen te volgen, wordt nu opgenomen in het artikel over de autosnelwegen (artikel 21, § 10).

Het oude artikel 48*bis*.2., met betrekking tot de verkeersborden C24a, b of c die de toegang

véhicules qui transportent des marchandises dangereuses, n'a pas été maintenu car, dans la logique suivie, cette interdiction découle des signaux d'interdiction et ne doit donc pas être rappelée.

Art. 52 – Trains de véhicules.

Cet article (ancien article 49) a été restructuré et prévoit les exceptions à la règle selon laquelle un véhicule ne peut en tracter qu'un seul autre. Il règle les dispositions relatives à l'attache de fortune ou secondaire qui sert à tracter un véhicule en panne et détermine les prescriptions relatives à la signalisation de cette attache.

Dans la règle qui prévoit qu'une dépanneuse peut tirer un « véhicule articulé », ces mots ont été remplacés par « tracteur avec semi-remorque ». Ces termes sont définis à l'article 2 et sont beaucoup plus clairs que « véhicule articulé ».

La disposition « pour autant qu'ils ne circulent pas à plus de 25 km/h » n'a pas été maintenue car elle relève des compétences régionales.

Les véhicules qui peuvent, par exception, tirer plus d'un véhicule et qui étaient énumérés à l'ancien article 59.15 et 16 sont à présent énumérés dans l'article 52 relatif aux trains de véhicules.

Les mots « lorsqu'elle (= dépanneuse) répond aux conditions particulières fixées à cette fin par le Règlement technique des véhicules automobiles » qui figuraient auparavant dans l'article 49.1 sont omis car cela va de soi : un véhicule non conforme au Règlement technique n'est pas autorisé à circuler. Cette remarque vaut pour d'autres articles, à chaque fois qu'il y est fait référence au Règlement technique.

Art. 53 – Épreuves sportives et luttas de vitesse.

Il n'y a pas de modifications apportées à cet article (ancien article 50) : seul le mot « spéciale » a été omis.

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.

Art. 52 – Slepen.

Dit artikel (oud artikel 49) werd 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 trekker met oplegger". Deze termen worden gedefinieerd in artikel 2 en zijn ook duidelijker dan een "geleed voertuig".

De bepaling "voor zover zij tegen niet meer dan 25 km/u rijden" wordt weggelaten omdat dit een regionale bevoegdheid is.

Een aantal voertuigen die bij wijze van uitzondering meer dan 1 voertuig mogen trekken en die werden vermeld in de oude artikel 59.15 en 16, worden nu opgesomd in het artikel 52 over de slepen zelf.

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.

Art. 53 – Sportwedstrijden en snelheidswedstrijden.

Blijft onveranderd van kracht (oude artikel 50), alleen wordt het woord "speciale" weggelaten.

Art. 54 – Accident, véhicule en panne ou perte de chargement.

Cet article est une fusion des anciens articles 51 et 52 (comportement en cas d'accident).

Il y a tout d'abord la règle générale : cet article impose aux usagers de prendre des mesures visant à garantir la sécurité et la fluidité de la circulation, sans se mettre en danger eux-mêmes.

Les feux indicateurs de direction doivent être utilisés dans la mesure du possible (s'ils ne sont pas hors d'usage et si le conducteur est en état de le faire). La formulation est plus stricte que la règle contenue dans l'ancien article 51.1, alinéa 4, qui la décrit comme une simple possibilité. Il s'agit à présent d'une obligation.

La formulation de la règle relative au placement du triangle de danger (en néerlandais « gevarendriehoek » au lieu de « gevaarsdriehoek ») est simplifiée. Le triangle de danger doit être placé, de manière bien visible, dans la direction de la circulation pour laquelle le véhicule présente un danger.

Les distances minimales du placement du triangle de danger sont inchangées : 30 mètres sur les voies ordinaires et 100 mètres sur les autoroutes. Ce qui est nouveau, c'est que sur les autoroutes le triangle de danger ne doit être placé que lorsqu'il n'est pas possible de faire fonctionner simultanément tous les feux indicateurs de direction. L'usage du triangle sur les autoroutes n'est donc plus obligatoire car il est en effet dangereux de le placer.

L'obligation de porter une veste rétro réfléchissante est étendue aux routes pour automobiles et aux tunnels. La portée de cette obligation est clarifiée en ce sens que le conducteur d'un véhicule accidenté, en panne ou en cas de perte de chargement, qui est rangé à un endroit où l'arrêt ou le stationnement sont interdits, doit porter une veste de sécurité rétro réfléchissante lorsqu'il quitte son véhicule.

La mesure n'est en tout cas pas étendue à tous les types de routes mais à ceux où la présence d'un piéton est inhabituelle.

Art. 54 – Ongeval, defect voertuig of verlies van lading.

Dit artikel is een fusie van de oude artikelen 51 en 52 (gedrag bij een ongeval).

Er is eerst en vooral de algemene regel die de weggebruikers verplicht om de nodige maatregelen te nemen om de veiligheid en de vlotte doorstroming van het verkeer te verzekeren; zonder daarbij zichzelf in gevaar te brengen.

De richtingaanwijzers moeten indien mogelijk (als ze niet defect zijn en als de bestuurder in staat is dat te doen natuurlijk) gebruikt worden. Dit is nu iets strenger geformuleerd dan de tekst van het oude artikel 51.1, vierde lid, waarin dit als een loutere mogelijkheid wordt beschreven. Dit is nu een verplichting.

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 driehoek blijven behouden: 30 meter op gewone wegen en 100 meter op autosnelwegen. Nieuw is echter dat op autosnelwegen de gevarendriehoek alleen geplaatst moet worden indien het gebruik van alle richtingsaanwijzers niet mogelijk is. Op autosnelwegen is het gebruik van de driehoek dus niet langer verplicht, het is immers gevaarlijk die te plaatsen.

De verplichting een retro-reflecterende veiligheidsvest te dragen wordt uitgebreid tot autowegen en tunnels. Daarnaast wordt verduidelijkt dat die verplichting ook van toepassing is ingeval de bestuurder op een plek terechtkomt waar hij niet mag stilstaan of parkeren na een verlies van lading of na een ongeval.

De maatregel werd in elk geval niet uitgebreid tot alle soorten wegen, maar naar de wegen

En outre, puisque cette règle de comportement vise tous les conducteurs (et donc aussi les motocyclistes), les mots « lorsque le conducteur d'un véhicule accidenté quitte son véhicule » sont utilisés plutôt que « dès qu'il sort de son véhicule ». En effet, il est difficile de « sortir » d'une moto.

La disposition qui concerne le déplacement du véhicule par des agents qualifiés (ancien article 51.5), est reprise à l'article 4, § 4, et n'est donc pas répétée ici.

Dommages matériels.

Au point 2°, on a remplacé « l'agent qualifié » par « la police ». Il ne revient en effet pas à tous les agents qualifiés de constater un accident.

Même en cas d'accident avec des dégâts matériels exclusivement, les personnes impliquées doivent prévenir les services de police si une des personnes impliquées est un mineur non accompagné.

C'est également le cas lorsque le conducteur d'un des véhicules est absent, lorsque, par exemple, c'est un véhicule en stationnement qui a été embouti.

L'ancien article 52.2, 2° stipule « si aucun agent qualifié ne peut être touché dans un délai raisonnable ». Ce qui importe, ce n'est pas le fait de pouvoir ou non « atteindre » les agents, mais bien le fait que ces derniers puissent ou non se rendre sur les lieux de l'accident. Le texte a donc été modifié en ce sens. Il est à présent indiqué que lorsque la police ne peut pas se rendre sur place après avoir été prévenue, la personne qui s'éloigne du lieu de l'accident ne se soustrait pas à l'obligation de rester sur place.

Accident avec dommage corporel.

Toute personne impliquée dans un accident avec blessés doit selon ses possibilités et sans se mettre elle-même en danger (ce qui est nouveau), porter secours aux blessés et, s'ils ne peuvent être déplacés, prendre les mesures nécessaires pour garantir leur sécurité.

waar de aanwezigheid van een voetganger niet verwacht wordt.

Daarnaast werd, 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.

De bepaling over het verplaatsen van een voertuig door bevoegde personen (oude artikel 51.5), zit vervat in artikel 4, § 4, en wordt hier dus niet langer herhaald.

Stoffelijke schade.

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.

Zelfs bij een ongeval met uitsluitend stoffelijke schade moeten de betrokkenen de politiediensten verwittigen wanneer één van de betrokkenen een niet-begeleide minderjarige is.

Dat moet ook gebeuren wanneer de bestuurder van een 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, werd 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.

Ongeval met lichamelijke letsel.

Elke persoon betrokken in een ongeval met gewonden 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.

Pour une meilleure clarté, les mots « un accident ayant provoqué des dommages corporels » sont remplacés par les mots « un accident avec blessés ».

Art. 55 – Véhicules attelés – animaux.

Cet article contient aussi bien les règles relatives aux véhicules attelés que celles relatives aux animaux. Il s'agit de la fusion des anciens articles 53 et 55.

La formulation a été adaptée et simplifiée. En néerlandais le mot « nevens » a été remplacé par « naast » et les mots « het leidsel of tuig moet zodanig ingericht zijn » par « het leidsel of tuig moet de menner in staat stellen ».

La disposition de l'ancien article 8.5 qui interdit au conducteur de quitter les animaux sans avoir pris toutes les précautions nécessaires, est reprise dans cet article. Ainsi, toutes les dispositions qui concernent les animaux sont regroupées ici.

Circulation à deux de front pour les cavaliers.

Ce qui est neuf, c'est que les mêmes règles valent aussi bien pour les cavaliers que pour les cyclistes lorsqu'ils circulent à deux de front, c'est-à-dire que c'est autorisé en agglomération sauf lorsque le croisement n'est pas possible et aussi en dehors de l'agglomération sauf à l'approche d'un véhicule venant de l'arrière.

Partant du principe qu'un cavalier occupe une largeur supérieure à celle d'un cycliste, il a été décidé que les cavaliers ne pourraient circuler à deux de front que dans les cas pour lesquels cela est permis pour les cyclistes, à savoir en agglomération sauf si le croisement n'est pas possible et hors agglomération, pour autant qu'aucun véhicule n'approche de l'arrière.

Ancien article 54 – Charette à bras.

Cet article n'a pas été maintenu car, dans la logique suivie, il est déjà réglé par la règle générale de prudence prévue à l'article 7.

Voor de duidelijkheid worden de woorden "een ongeval dat lichamelijk letsel heeft veroorzaakt" vervangen door de woorden "een ongeval met gewonden".

Art. 55 – 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 werd 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.

Naast elkaar rijden van twee ruiters.

Nieuw is dat dezelfde regels gelden voor ruiters als voor fietsers voor wat betreft het naast elkaar rijden, namelijk dat dit binnen de bebouwde kom toegestaan is, behalve indien het kruisen niet mogelijk is; buiten de bebouwde kom is het toegestaan behalve bij het naderen van een achteropkomend voertuig.

Vanuit het principe dat een ruiter meer plaats inneemt dan een fietser, werd beslist dat ruiters 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.

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.

Ancien article 55bis – Cavaliers en groupes.

Cet article n'est pas maintenu. La règle est en effet placée dans l'article relatif aux groupes d'usagers qui reprend toutes les dispositions relatives aux groupes d'usagers. Voir l'article 48, § 3, pour les cavaliers en groupe.

Ancien article 56 – Véhicules ou animaux halant des bateaux.

Cet article n'est pas maintenu. Si cela devait se produire, cela le serait certainement dans le cadre d'une manifestation folklorique ; l'application de cet article est tellement limitée que cela n'a plus de sens de le mentionner dans le Code de la route. En outre, l'usage des feux est déjà réglé dans l'article 35.

Ancien article 56bis – Véhicules folkloriques.

Cet article n'est pas maintenu. Une définition du véhicule folklorique est prévue et dans l'article relatif aux trains de véhicules (art. 52, § 2, 6°), il est déjà prévu que ces véhicules peuvent tirer plus d'un véhicule. Comme l'ancien article 56bis ne contient pas d'autre disposition, sauf en ce qui concerne le fait qu'ils ne sont pas soumis à une série de dispositions du règlement technique (ce qui est aussi prévu par le règlement technique), il n'est pas nécessaire de garder un article spécifique pour ces véhicules. Les exceptions prévues à l'article 56bis relatives au chargement (ancien article 46) et au transport exceptionnel (ancien article 48) relèvent de la compétence des régions.

Art. 56 – Circulation dans les zones portuaires et aéroportuaires.

Puisque l'autorité fédérale n'est pas compétente pour déterminer que les conseils communaux sont compétents pour adopter des règlements complémentaires applicables relatifs à ces zones, le texte a été adapté. Il est indiqué en termes généraux que les dispositions du présent règlement général peuvent ne pas être d'application ou peuvent être modifiées pour le trafic s'effectuant entre

Oude artikel 55bis – Ruiters in groep.

Dit artikel wordt niet langer behouden. Het is nu immers opgenomen onder het artikel over groepen weggebruikers waar alle bepalingen voor groepen weggebruikers zijn gebundeld. Zie art. 48, § 3, voor de ruiters in groep.

Oude artikel 56 – Voertuigen en dieren die vaartuigen jagen.

Dit artikel wordt niet behouden. Mocht dit nog gebeuren, zal dat waarschijnlijk in het kader van een folkloristische manifestatie zijn; maar verder lijkt de toepassing van dit artikel zo beperkt dat het geen zin heeft dit nog op te nemen in het Verkeersreglement. Daarenboven wordt het gebruik van de lichten al geregeld in artikel 35.

Oude artikel 56bis – Folkloristische voertuigen.

Dit artikel wordt evenmin behouden. Er wordt een definitie voorzien van folkloristische voertuigen en in de bepaling over de slepen (art. 52, § 2, 6°) wordt reeds voorzien dat ze meer dan 1 voertuig mogen trekken. Omdat het oude artikel 56bis geen andere bepalingen bevat, behalve het feit dat ze 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.

Art. 56 – 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, werd de tekst aangepast. Er wordt in algemene bewoordingen gesteld dat de bepalingen van dit algemeen reglement niet van toepassing kunnen zijn of kunnen gewijzigd zijn voor het verkeer tussen de laad- en loskaaien, de opslagplaatsen, de hangars

les quais d'embarquement et de débarquement, les dépôts, les hangars et les magasins. De cette manière, les usagers de la route savent qu'il peut y avoir des règles spécifiques lorsqu'ils entrent dans une telle zone.

Des signaux zonaux (Z12 et Z13, cf. article 73, § 3, 5°) sont aussi prévus pour indiquer les zones aéroportuaires.

Ancien article 58 – Limitations de la circulation en période de dégel.

Cet article n'est pas maintenu. Cette disposition qui permet aux gouverneurs de fixer des limitations de la circulation en période de dégel n'est plus d'application. Ceci concernait principalement les anciennes routes pavées qui ne pouvaient pas être utilisées correctement en cas de dégel mais cela n'est plus d'actualité. En outre, il s'agit d'une compétence qui relève des Régions et non plus des gouverneurs de province.

Art. 57 – Essais.

Cela concerne l'ancien article 59/1. Le titre est remplacé par le terme plus général « Essais » car cet article vise aussi les essais relatifs à la signalisation routière, à côté de la possibilité qui existe déjà de réaliser des essais techniques avec des véhicules autonomes.

Art. 58 – Dispositions dérogatoires et diverses.

Les dispositions qui étaient reprises dans cet article « fourre-tout » (ancien article 59) ont été réparties dans les articles propres à chaque sujet.

L'ancien intitulé « Dispositions diverses » est remplacé par « Dispositions dérogatoires et diverses » car cela indique mieux la portée de cet article.

Dans le nouveau projet, les dérogations et les exceptions ont été placées dans les articles concernés autant que possible. Ainsi, le nouvel article énumère un nombre d'exceptions limité au minimum.

en de magazijnen. Weggebruikers weten op die manier dat er specifieke regels kunnen gelden wanneer ze zo'n gebied inrijden.

Er worden ook zonale borden (Z12 en Z13, cf. artikel 73, § 3, 5°) voorzien ter aanduiding van luchthavengebieden.

Oude artikel 58 – Verkeersbeperkingen bij dooiweder.

Dit artikel wordt niet behouden. Deze bepaling, die de gouverneurs de mogelijkheid bood om verkeersbeperkingen bij dooiweder in te stellen, is niet langer van toepassing. Dit had vooral betrekking op de vroegere kasseiwegen die er bij dooiweer slecht konden bijliggen maar dat is niet meer van deze tijd en daarenboven is dit nu een bevoegdheid van de wegbeheerders en niet langer die van de provinciegouverneurs.

Art. 57 – Experimenten.

Het betreft het oude artikel 59/1. De titel wordt aangepast, het wordt nu "Experimenten" in het algemeen omdat dit artikel nu ook experimenten met verkeerstekens mogelijk maakt, naast de reeds bestaande mogelijkheid voor experimenten met geautomatiseerde voertuigen.

Art. 58 – Afwijkende en diverse bepalingen.

Dit is het oude artikel 59 dat een groot aantal afwijkingen op de andere artikelen van het verkeersreglement vermeldde.

Het opschrift wordt "Afwijkende en diverse bepalingen" in plaats van "Allerhande bepalingen" omdat dit beter aansluit bij de bedoeling van dat artikel.

In het nieuwe ontwerp werd gepoogd om de afwijkingen en uitzonderingen in de betrokken artikelen zelf te plaatsen. Daardoor kon het aantal uitzonderingen in het nieuwe artikel tot een minimum beperkt worden.

Un certain nombre de dispositions qui étaient inscrites dans l'ancien article 81 (ayant principalement trait aux exigences techniques des véhicules et qui n'ont pas été maintenues) sont à présent reprises dans l'article 58, § 1^{er}. Il s'agit entre autre du bon état et du bon fonctionnement des véhicules et de leur équipement, de l'usage de chaînes, de l'interdiction d'utiliser des pneus à clous, de l'interdiction de circulation des véhicules blindés sauf autorisation spéciale du ministre qui est compétent pour la circulation routière.

L'obligation contenue dans l'ancien article 59.1 qui oblige toute personne âgée de plus de 15 ans à présenter sa carte d'identité à toute réquisition d'un agent qualifié faite à l'occasion d'une infraction à la police de la circulation routière ou d'un accident de la circulation est reprise à l'article 4, § 5.

Le placement d'une plaque de vitesse, tel que prévu par l'ancien article 59.3, est repris dans l'article 82 (Plaque de vitesse) sous le titre 4 – Panneaux sur véhicules.

L'ancien article 59.6 qui prévoit que les véhicules doivent être conformes aux dispositions du présent règlement et aux règlements techniques est maintenu et est à présent repris à l'article 58, § 1^{er}. Cet article permet d'éviter, par exemple, que des engins de déplacement non motorisés qui peuvent atteindre une vitesse supérieure à 25 km/h ne puissent circuler sur la voie publique.

L'ancien article 59.7, qui vise des infractions qui relèvent de la compétence des régions, n'est plus maintenu.

Les exceptions concernant les limites d'âge pour la conduite de véhicules militaires, qui étaient mentionnées dans l'ancien article 59.8, sont à présent reprises dans l'article 58, § 2.

Les dispositions qui ne sont pas applicables aux participants aux courses cyclistes sont contenues dans l'AR réglementant les courses cyclistes et les épreuves de cyclo-cross du 21/08/1967. L'ancien article 59.9, qui vise la même chose, n'est donc pas maintenu.

L'ancien article 59.10 a néanmoins été maintenu. Pour les personnes compétentes qui appartiennent à l'autorité fédérale, ceci est déjà réglé dans l'article 44, § 1^{er}, 3^o et § 4.

Een aantal bepalingen die in het oude artikel 81 (dat voornamelijk betrekking heeft op de technische eisen van voertuigen en dat niet wordt behouden), wordt nu in artikel 58, § 1 opgenomen. Het gaat onder andere over de goede staat en werking van voertuigen en hun uitrusting, het gebruik van sneeuwkettingen, het verbod op het gebruik van spijkerbanden, het verbod voertuigen te voorzien van pantsering behalve indien toegelaten door de minister bevoegd voor het wegverkeer.

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 werd nu opgenomen in artikel 4, § 5.

Het aanbrengen van snelheidsplaten op voertuigen, zoals bepaald in het oude artikel 59.3, werd nu opgenomen in artikel 82 (Snelheidsplaat) onder titel 4 – Borden op voertuigen.

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 behouden en werd nu opgenomen in artikel 58, § 1. Dit artikel zorgt er bijvoorbeeld voor dat gemotoriseerde voortbewegingstoestellen die een maximale snelheid hebben boven de 25 km/u niet op de openbare weg mogen gebruikt worden.

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

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, werden nu in het artikel 58, § 2, opgenomen.

De bepalingen die niet gelden voor deelnemers aan wielervedstrijden worden bepaald in het KB van 21/08/1967 tot reglementering van de wielervedstrijden en van de veldritten. Het oude artikel 59.9, dat hetzelfde beoogde, werd daarom niet langer behouden.

Het oude artikel 59.10 wordt evenmin behouden. Voor de bevoegde personen die tot de federale overheid behoren is dit immers al geregeld in artikel 44, § 1, 3^o en § 4.

L'ancien article 59.11 relatif aux exceptions applicables aux véhicules de l'administration affectés à la surveillance, au contrôle et à l'entretien de la voirie, lorsqu'elles sont inconciliables avec la nature ou l'affectation momentanée ou permanente du véhicule est devenu l'article 58, § 3.

Les anciens articles 59.12, 59.13, 59.14 et 59.15 ne sont pas maintenus car les exceptions qui y sont prévues sont à présent placées dans l'article 44 (véhicules prioritaires).

En ce qui concerne l'ancien article 59.15, l'exception qui prévoit l'interdiction de transporter des personnes sur les parties extérieures de la carrosserie d'un véhicule, elle est à présent placée dans l'article relatif aux places assises (article 51, § 3, alinéa 3). L'exception relative au chargement est une compétence régionale et n'est donc pas maintenue. Les exceptions relatives au nombre de véhicules qui peuvent être remorqués sont énumérées dans l'article relatif aux trains de véhicules (article 52).

La disposition qui autorise les véhicules des forces armées à utiliser des chenilles métalliques (ancien article 59.16) est reprise à l'article 58, § 5.

L'ancien article 59.17 qui règle l'usage de feux par les éléments de colonnes militaires constitués par une troupe en marche en période de manœuvres est à présent repris à l'article relatif à l'usage des feux (article 35, § 3, 1°, dernier alinéa).

L'ancien article 59.18 qui prévoyait quelques exceptions à l'interdiction de transporter des personnes sur les parties extérieures de la carrosserie d'un véhicule est à présent placée dans l'article 51, § 3, alinéa 3.

L'ancien article 59.19 relatif aux signaleurs dans le cadre de courses cyclistes n'est pas maintenu car déjà prévu dans l'AR réglementant les courses cyclistes et les épreuves de cyclo-cross du 21/08/1967.

L'ancien article 59.20 qui prévoyait une exception relative aux règles que les piétons doivent suivre en cas de promenade ou de compétition pédestre n'est pas maintenu de cette façon. Dans l'article 49, § 3, une

Het oude artikel 59.11 met betrekking tot de uitzonderingen die gelden voor de voertuigen van de administratie die dienen voor het toezicht, de controle en het onderhoud van het wegennet, als zij onverenigbaar zijn met de aard of met de tijdelijke of vaste aanwending van het voertuig, wordt nu het artikel 58, § 3.

De oude artikelen 59.12, 59.13, 59.14 en 59.15 werden niet behouden want de uitzonderingen die daarin werden voorzien, zijn nu opgenomen in artikel 44 (prioritaire voertuigen).

Voor wat betreft het oude artikel 59.15 werd de daarin voorziene uitzondering met betrekking tot de voertuigen waarvoor het vervoer op de carrosserie toegelaten is, opgenomen in het artikel over de zitplaatsen (artikel 51, § 3, derde lid). De uitzondering voor wat betreft de lading en is een gewestelijke bevoegdheid en werd dus niet behouden. De uitzonderingen met betrekking tot het aantal voertuigen dat mocht worden getrokken, werd opgenomen in het artikel over de slepen zelf (artikel 52).

De bepaling dat metalen rupsbanden mogen gebruikt worden door voertuigen van de krijgsmacht (oud artikel 59.16), werd nu in artikel 58, § 5 opgenomen.

Het oude artikel 59.17 dat het gebruik van de lichten regelde tijdens manoeuvres voor afdelingen van militaire kolonnen bestaande uit een op mars zijnde troep werd nu in het artikel over het gebruik van de lichten opgenomen (artikel 35, § 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 nu in het artikel 51, § 3, derde lid opgenomen.

Het oude artikel 59.19 met betrekking tot het aanwijzen van de signaalgevers in het kader van wielervedstrijden wordt niet langer behouden omdat dit reeds is opgenomen in het KB van 21/08/1967 tot reglementering van de wielervedstrijden 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 49, § 3 wordt in een

exception spécifique est prévue en ce qui concerne l'usage du passage pour piétons dans ce cas. A côté de cela, les règles applicables aux piétons et aux groupes de piétons sont d'application.

L'exigence relative à l'âge de 18 ans pour les surveillants habilités, ainsi que leur équipement, contenues dans l'ancien article 59.21 sont à présent reprises dans l'article relatif aux signaleurs (article 5, § 3). On ne parle plus de surveillants habilités dans la nouveau texte.

La disposition de l'ancien article 80.2 concernant l'interdiction de placer des panneaux publicitaires, enseignes,... sur la voie publique qui peuvent éblouir les conducteurs ou les induire en erreur ou qui imitent des signaux, est reprise à l'article 58, § 6.

Titre 3 – Signalisation routière.

Art. 59 – Dispositions générales.

La disposition qui spécifie que le ministre des communications détermine les conditions de placement (ancien article 60.2) n'est pas maintenue. Ceci concerne une compétence régionale.

Chapitre 1^{er} – Les signaux lumineux de circulation.

Art. 60 – Signaux lumineux du système tricolore.

La coexistence aux mêmes carrefours de feux circulaires et de flèches, comme c'est souvent la pratique, a donné lieu à discussion devant les cours et tribunaux.

Dans un arrêt du 24 mai 2011, la Cour de cassation a toutefois tranché la question en établissant que le franchissement d'un feu lumineux rouge sous forme de flèche équivalait au franchissement d'un feu rouge circulaire. La coexistence de ces feux au même carrefour n'a donc pas d'incidence sur leur caractère obligatoire.

specifieke uitzondering voorzien op het verplicht gebruik van de oversteekplaats voor voetgangers in dat geval. 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). Van gemachtigd opzichters is geen sprake meer in de nieuwe tekst.

De bepaling uit het oude artikel 80.2 met betrekking tot het verbod op de openbare weg reclameborden, uithangborden,... aan te brengen die de bestuurders kunnen verblinden, hen in dwaling brengen of die verkeersborden voorstellen of nabootsen werd in artikel 58, § 6 opgenomen.

Titel 3 – Verkeerstekens.

Art. 59 – Algemeen.

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

Hoofdstuk 1 – De verkeerslichten.

Art. 60 – Driekleurige verkeerslichten.

Het samen voorkomen op dezelfde kruispunten van ronde lichten en lichten in pijlvorm, zoals dit in de praktijk vaak voorkomt, geeft 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.

A la lumière de ceci, un article 60, § 2, 3° a été ajouté qui prévoit que lorsque les feux circulaires tricolores sont placés avec des feux tricolores qui ont la forme de flèches, ces feux tricolores qui ont la forme de flèches s'appliquent aux conducteurs qui roulent dans la direction indiquée.

Il a aussi été jugé utile d'éclaircir la situation contenue dans l'ancien art. 61.1, 5°. Lorsqu'un feu supplémentaire sous la forme d'une flèche orange clignotante est éclairé conjointement avec le feu rouge ou le feu jaune-orange, cette flèche signifie autorisation de poursuivre la marche uniquement dans les directions indiquées par la flèche, à condition de céder la priorité aux conducteurs débouchant régulièrement d'autres directions et aux piétons. Dans l'ancien article 61.1, 5° il s'agissait d'une flèche verte, ce qui provoquait parfois la confusion car la couleur verte donnait la fausse impression que la circulation venant des autres directions était arrêtée. La flèche orange clignotante est plus conforme au principe selon lequel on doit céder la priorité et est donc mieux en phase avec le feu jaune-orange clignotant qui autorise les cyclistes à passer au feu rouge.

Il est aussi précisé que les feux qui présentent la silhouette éclairée d'un vélo prévalent sur les autres feux tricolores placés à même hauteur. Dans l'ancien article 61.1, 6° il est seulement mentionné que ces feux ne « concernent » que les conducteurs des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues.

L'article a été complété par un feu reprenant la silhouette verte, orange ou rouge de la bicyclette entourée de flèches. Cela indique que la phase verte, orange ou rouge s'applique simultanément dans la direction transversale (art. 60, § 3, 2°). Ces feux ne s'appliquent qu'aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues. Durant la phase du « vert intégral », le trafic motorisé est à l'arrêt. Ce système garantit une traversée sécurisée et rapide des carrefours, en évitant les mouvements conflictuels avec le trafic motorisé. A ce moment, les règles de priorité ne s'appliquent pas, seule la règle générale de prudence permet que cela puisse se réaliser de manière sûre. Les gestionnaires de voirie peuvent naturellement guider un petit peu le trafic au moyen de la signalisation (marquages).

In het licht daarvan werd nu in artikel 60, § 2, 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 bestuurders die op regelmatige wijze uit andere richtingen komen en aan de voetgangers. In het oude artikel 61.1, 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.

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

Het artikel wordt 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 (art. 60, § 3, 2°). 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. Er gelden geen voorrangsregels op dat moment, de algemene voorzichtigheidsplicht zorgt ervoor dat dit veilig moet gebeuren. Wegbeheerders kunnen natuurlijk met behulp van signalisatie (markeringen) eventueel het verkeer een beetje sturen.

A côté de cela, un feu clignotant jaune-orange complémentaire avec la silhouette d'une bicyclette et avec une flèche jaune-orange clignotante est aussi prévu. Cela signifie que les cyclistes et les conducteurs de speed pedelec peuvent continuer à circuler dans la direction indiquée par la flèche même si le feu est rouge ou jaune-orange. Ce système existe pour ainsi dire, à côté du système existant des signaux B22 ou B23 qui est également conservé (mais le signal B23 est désormais repris sous le B22).

La disposition qui détermine la place où le feu vert, orange ou rouge doit être placé dans le feu de signalisation tricolore a été maintenue (art. 60, § 4). Il ne s'agit en effet pas d'une condition de placement du feu de signalisation mais bien de l'emplacement de chaque feu dans le feu de signalisation tricolore même.

L'ancien article 61.3.2, alinéa 2, relatif aux cas où les feux peuvent être remplacés par un signal B5 (Stop), n'est pas maintenu car il s'agit d'une condition de placement.

Art. 61 – Flèche d'évacuation d'un carrefour (ancien article 61).

Il s'agit ici de feux qui sont placés séparément à la sortie d'un carrefour et qui fournissent des informations sur le trafic opposé sur la chaussée que l'on quitte.

A côté de la flèche verte existante qui indique que la circulation sur la chaussée que l'on est sur le point de quitter est arrêtée, on a ajouté une flèche clignotante orange indiquant que le trafic n'est pas arrêté par un feu rouge.

Art. 62 – Signaux lumineux de circulation placés au-dessus des bandes de circulation ou d'autres parties de voie publique.

Cet article est maintenu tel quel (ancien article 62bis).

Daarnaast wordt 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 speed pedelecs 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 (art. 60, § 4). 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.

Het oude artikel 61.3.2, tweede lid, met betrekking tot de gevallen waarin verkeerslichten mogen vervangen worden door B5 (Stop) borden, wordt niet langer behouden. Het gaat immers om een plaatsingsvoorwaarde.

Art. 61 – Ontruimingspijl op een kruispunt (oud artikel 61).

Het gaat hier 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. 62 – Verkeerslichten boven de rijstroken of andere delen van de openbare weg.

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

Art. 63 – Signaux lumineux spéciaux destinés à régler la circulation des véhicules qui empruntent le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun.

Ce qui est important, c'est que l'on ne parle plus de signaux lumineux spéciaux destinés à régler la circulation des véhicules « des services réguliers de transport en commun » (ancien article 62^{ter}) mais bien des signaux lumineux spéciaux destinés à régler la circulation des véhicules « qui empruntent le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun » car d'autres véhicules sont admis à y circuler et, dans ce cas, doivent aussi respecter les signaux lumineux spéciaux.

Art. 64 – Signaux lumineux de circulation pour piétons et combinés pour piétons et cyclistes.

A côté des signaux lumineux pour piétons (ancien article 63), un feu qui combine un feu pour piétons et un feu pour cyclistes est ajouté.

Aussi bien le feu pour piéton que le feu combiné peuvent être entourés de flèches, ce qui indique que les mêmes phases s'appliquent simultanément aux mêmes types d'usagers qui viennent des autres directions.

Si le feu éclaire également la silhouette d'un cycliste à côté de la silhouette du piéton, cela s'applique aussi aux cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

Art. 65 – Signaux à feux clignotants (ancien article 64).

Le double devoir de prudence n'a pas été maintenu, compte tenu de la logique selon laquelle le devoir général de prudence est toujours d'application. Il est à présent indiqué que le feu clignotant jaune-orange annonce un

Art. 63 – Bijzondere verkeerslichten voor het regelen van het verkeer van voertuigen die gebruik maken van een bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.

Belangrijk is dat er niet langer wordt gesproken van lichten voor het regelen van voertuigen voor geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer (oud artikel 62^{ter}) maar dat er nu wordt gesteld "regelen van het verkeer van voertuigen die gebruik maken van een bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer" omdat er ook andere voertuigen kunnen worden op toegelaten en die in dat geval ook de bijzondere verkeerslichten moeten respecteren.

Art. 64 – Voetgangerslichten en combinatie voetgangers-fietserslichten.

Naast het voetgangerslicht (oud artikel 63) wordt nu een licht toegevoegd dat een combinatie is van een voetgangers- en een fietslicht.

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.

Als het licht naast het silhouet van de voetgangers ook het silhouet van de fiets bevat, geldt het ook voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

Art. 65 – Verkeersknipperlichten (oud 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.

danger potentiel, ce qui est plus proche de la réalité.

Le "blanc lunaire" dont il était question dans l'article 64.3 a été changé par feu « blanc ».

Het "maanwit" licht waarvan sprake in het oude artikel 64.3 wordt vervangen door een "wit" licht.

Chapitre 2 – Signaux routiers.

Art. 66 – Dispositions générales.

Les catégories.

Désormais, les signaux routiers sont divisés en huit catégories :

- A. les signaux de danger
- B. les signaux de priorité
- C. les signaux d'interdiction
- D. les signaux d'obligation
- E. les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement
- F. les signaux d'indication
- M. les panneaux additionnels
- Z. la signalisation zonale

Il y a deux catégories supplémentaires, soit les panneaux additionnels et la signalisation zonale.

Panneaux additionnels : une section regroupe tous les panneaux additionnels. Les panneaux additionnels ont des inscriptions ou symboles noirs sur un fond blanc.

La signification d'un signal routier peut être complétée, précisée ou limitée par une inscription ou un symbole figurant sur un panneau additionnel carré ou rectangulaire qui est fixé en dessous du signal.

Pour la signalisation à message variable : on a spécifié qu'il s'agit d'un « message » variable, ce qui distingue cette catégorie de la signalisation à validité temporaire.

Hoofdstuk 2 – Verkeersborden.

Art. 66 – Algemene bepalingen.

De categorieën.

Vanaf nu worden de verkeersborden onderverdeeld in acht categorieën:

- A. gevaarsborden
- B. voorrangsborden
- C. verbodsborden
- D. gebodsborden
- E. verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren
- F. aanwijzingsborden
- M. onderborden
- Z. zoneborden

Er zijn drie bijkomende categorieën, namelijk de onderborden en de zoneborden.

Onderborden: in één sectie worden alle onderborden gegroepeerd. De opschriften of symbolen op de onderborden zijn zwart op een witte achtergrond.

De betekenis van een verkeersbord kan worden aangevuld, nader bepaald of beperkt door een opschrift of een symbool op een vierkant of rechthoekig onderbord dat onder het verkeersbord wordt aangebracht.

Wat betreft de verkeersborden met veranderlijke informatie: er werd gespecificeerd dat het over een veranderlijke "boodschap" gaat, wat deze categorie

Cette signalisation variable peut concerner toutes les catégories de signaux, lesquels peuvent donc être à message variable, y compris la signalisation zonale.

Dans le § 3, il a été ajouté que la circulation sur la bande réservée aux heures de pointe est admise lorsque la signalisation au-dessus de cette bande réservée aux heures de pointe est en fonctionnement. Cela a pour conséquence que le simple fait d'indiquer une limitation de vitesse au-dessus de cette bande en autorise l'usage.

Il est également expliqué, conformément à la convention de Vienne, que lorsque le présent règlement définit un signal, un symbole ou un marquage pour signifier une prescription ou donner une information aux usagers de la route, il est interdit d'employer un autre signal, un autre symbole ou un autre marquage pour signifier cette prescription ou donner cette information.

L'ancien article 65.5 relatif à la signalisation à validité zonale a été placé à l'article 73.

Art. 67 – Signaux de danger.

Les conditions de placement prévues dans les anciens articles 66.1 et 66.2 ne sont pas maintenues.

Des nouveaux signaux de danger annoncent de manière plus précise certains types de danger tels que les « files », les « accidents », les « accotements non stabilisés », la « neige », le « verglas » et le « brouillard ». La présence de piétons ne fera pas l'objet d'un signal spécifique : si des piétons se trouvent sur une autoroute suite à un accident, c'est inhérent à l'accident, la signalisation « accident » joue ce rôle.

De manière plus générale, le graphisme de plusieurs symboles a été modernisé.

- A7 a, b, c : Rétrécissement

Par l'introduction des lettres a, b et c, la distinction entre les différents types de rétrécissements est clarifiée.

onderscheidt van de signalisatie met tijdelijke geldigheid.

Alle verkeersborden, ook deze met een zonale geldigheid, mogen onder de vorm van een variabel bord worden gebruikt.

In § 3 wordt voor de spitsstrook toegevoegd dat het verkeer erop ook is toegelaten als de rijstrook signalisatie 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.

Er wordt ook geëxpliciteerd, in de zin van het verdrag van Wenen, dat wanneer het verkeersreglement in een symbool, markering, verkeersbord voorziet om een voorschrift of informatie aan de weggebruikers kenbaar te maken, het verboden is daartoe een ander symbool, markering of verkeersbord te gebruiken.

Het oude artikel 65.5 met betrekking tot signalisatie met zonale geldigheid wordt geplaatst in artikel 73.

Art. 67 – Gevaarsborden.

De plaatsingsvoorwaarden voorzien in de oude artikelen 66.1 en 66.2 worden niet behouden.

Nieuwe gevaarsborden kondigen bepaalde gevaarssituaties op een meer adequate manier aan, zoals "files", "ongeval", "zachte berm", "sneeuw", "ijzel" en "mist". 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" deze rol vervullen.

Meer algemeen werd de grafische vormgeving van een aantal symbolen gemoderniseerd.

- A7 a, b, c: Wegversmalling

Door de toevoeging van de letters a, b en c wordt het onderscheid tussen de verschillende types van wegversmallingen duidelijker.

- A8 : accotement non stabilisé

- A9 et A11 : respectivement pont mobile et débouché sur un quai ou une berge ; le dessin a été adapté pour signifier clairement qu'il s'agit d'eau.

- A13 : les termes peu compréhensibles « cassis ou dos d'âne » a été remplacé par « revêtement en mauvais état ».

- A15 : chaussée glissante, le symbole de la voiture a été adapté, elle est représentée par l'arrière.

- A16 : verglas ou neige, il s'agit d'un nouveau signal, à côté du sous-panneau avec un flocon de neige qui est également maintenu.

Auparavant, pour signaler la neige ou le verglas, les gestionnaires utilisaient le signal A15 (une voiture qui zigzague) et complétaient ce signal au moyen d'un panneau additionnel reproduisant le symbole d'un flocon de neige.

- A18 : un nouveau signal a été ajouté qui prévient de la présence de brouillard ; dans la plupart des cas il s'agira d'un signal variable.

- A19 : chutes de pierres : la légende du signal a été complétée par « ou présence de pierres », car c'est plus fréquemment à ce problème que les conducteurs sont confrontés.

- A21 : le passage pour piéton est représenté de manière plus réaliste.

- A21, A23, A24, A25 et A31 : la représentation des personnes est à chaque fois plus abstraite et neutre.

- A24 : ce nouveau signal attire également l'attention sur la présence possible de cavaliers.

- A27 : un seul signal existe pour signaler « la traversée d'animaux », lequel peut être adapté en fonction de l'espèce animale. Les signaux relatifs à la traversée de gros gibier (ancien A27) et la traversée de bétail (ancien A29) sont en d'autres mots fusionnés.

- A32, A34, A52 et 53 ont été ajoutés. Il s'agit respectivement de signaux de danger relatifs à

- A8: zachte berm is nieuw

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

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

- A15: glibberige rijbaan, het symbool van de auto werd wat aangepast, de auto wordt in achter aanzicht voorgesteld.

- A16: ijzel of sneeuw, nieuw gevaarsbord op zichzelf, naast het bestaande onderbord met de sneeuwvlok dat ook wordt behouden.

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.

- A18: er wordt een nieuw bord toegevoegd dat waarschuwt voor mist; zal in de meeste gevallen om een variabel bord gaan.

- A19: vallende stenen: de legende van het bord werd 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: er wordt slechts één bord behouden voor de "doortocht van dieren" dat kan worden aangepast in functie van de diersoort. De verkeersborden met betrekking tot de doortocht van groot wil (oud bord A27) en de doortocht van vee (oud bord A29) worden met andere woorden samengevoegd.

- A32, A34, A52 en A53 werden toegevoegd. Het gaat om respectievelijk gevaar naar

la présence de files, d'un accident, d'ornières et bornes rétractables.

Art. 68 – Signaux de priorité.

Les conditions de placement prévues dans les anciens articles 67.1 et 67.2 ne sont pas maintenues. Il est seulement encore spécifié que le conducteur doit respecter les signaux relatifs à la priorité qui se trouvent du côté droit de la chaussée.

Il n'y a plus qu'un seul signal autorisant les cyclistes à franchir un feu rouge ou orange (B22), pour tourner à droite ou à gauche ou pour continuer tout droit, et qui mentionne la possibilité d'adapter la direction de la flèche ou des flèches en fonction de la ou des directions dans lesquelles le feu rouge ou jaune-orange peut être franchi.

Le signal qui est repris dans le Code de la route contient les flèches qui indiquent les trois directions, de telle sorte qu'il est clairement indiqué quelles sont les possibilités.

Art. 69 – Signaux d'interdiction.

Tout comme pour les signaux relatifs à la priorité, les conditions de placement qui étaient prévues dans les anciens articles 68.1 et 68.2 ne sont pas maintenues. Il est seulement encore spécifié que le conducteur doit respecter les signaux relatifs aux interdictions qui se trouvent du côté droit ou au-dessus de la voie publique.

Un certain nombre de nouveaux signaux ont été introduits et quelques symboles modernisés :

- C5 : le nouveau symbole représente la voiture de face.
- C7 : le symbole de la motocyclette a été modernisé.
- C8 : accès interdit aux conducteurs de tracteur agricole ou forestier
- C9 : le symbole du cyclomoteur a été modernisé.

aanleiding van files, een ongeval, spoorvorming en verzinkbare paaltjes.

Art. 68 – Voorrangsborden.

De plaatsingsvoorwaarden die in de oude artikelen 67.1 en 67.2 waren opgenomen worden niet behouden. Er wordt enkel gesteld dat de bestuurder de voorrangsborden in acht moet nemen die zich rechts van de rijbaan bevinden.

Er wordt nog slechts één bord (B22) voor het rechts of links afslaan of voor het rechtdoor rijden door rood of oranje voor fietsers behouden, met de aanvulling dat de pijl of de pijlen mogen worden aangepast in functie van de richting(en) waarin het rode of oranje licht mag worden voorbijgereden.

Het bord dat in het verkeersreglement wordt opgenomen bevat pijlen in de drie richtingen, zodat het duidelijk is wat mogelijk is.

Art. 69 – Verbodsborden.

Net zoals bij de voorrangsborden worden hier ook de plaatsingsvoorwaarden die waren vermeld in de oude artikel 68.1 en 68.2 niet behouden. Er wordt ook hier enkel nog gesteld dat de bestuurder de verbodsborden in acht moet nemen die zich aan de rechterkant van of boven de openbare weg bevinden.

Een aantal nieuwe borden werd geïntroduceerd een paar symbolen werden gemoderniseerd:

- C5: nieuw symbool auto in vooraanzicht.
- C7: het symbool van de motorfiets werd gemoderniseerd.
- C8: verboden toegang voor bestuurders van landbouwvoertuigen = nieuw.
- C9: symbool bromfiets werd gemoderniseerd.

- C11, C13, C15, C17, C19 : les symboles sont plus abstraits, moins détaillés et neutres.

- C21 : accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules dont la masse en charge dépasse la masse indiquée. Il est à présent indiqué que cela vaut aussi pour les trains de véhicules.

Contrairement au signal C23, ce signal vise la masse en charge, ce qui ne concerne pas nécessairement un camion.

Plus logiquement, deux tonnages sont à présent indiqués sur le signal : 3,5 et 7,5 tonnes.

- C22 : il est maintenant précisé que l'interdiction s'applique aussi bien aux autobus qu'aux autocars car depuis l'arrêté royal du 21 juillet 2016, une distinction est faite entre les deux.

- C23 : comme pour le signal C21, le champ d'application du signal C23 a été étendu aux trains de véhicules.

- C25 : la longueur du véhicule est indiquée au moyen de deux pointes de flèches, au milieu desquelles est indiquée la longueur maximale. Le symbole d'un camion est représenté sur le signal mais peut être remplacé par le symbole d'une autre catégorie de véhicule.

- C30 : un nouveau signal est introduit qui interdit l'accès aux conducteurs de véhicules qui tirent une remorque de camping.

Par le nouveau signal C30, on vise les véhicules tractant des caravanes comme les véhicules tractant des camping-cars, c'est-à-dire des caravanes dépliantes. C'est pour cette raison que l'expression « remorque de camping » a été préférée à « caravane ».

- C31 : un nouveau signal est introduit qui interdit l'accès aux autocaravanes (mobilhome).

- C35 et C39 : interdiction de dépasser. Ici aussi, les symboles de la voiture ont été adaptés (face arrière du véhicule). L'interdiction vaut dorénavant aussi pour les motos ; ceci est logique car ils peuvent également occuper la moitié d'une bande de

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

- C21: verbod voertuigen op slepen massa in beladen toestand hoger dan de aangeduide. Er wordt nu ook toegevoegd dat ook het geldt voor slepen.

In tegenstelling tot het verkeersbord C23 beoogt dit verkeersbord de massa in beladen toestand, dat niet noodzakelijk een vrachtwagen moet zijn.

Er worden nu twee tonnages vermeld, meer bepaald 3,5 en 7,5 ton (logischer).

- C22: er wordt nu gespecificeerd 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.

- C23: zoals dat het geval is voor het bord C21 wordt het toepassingsgebied van het bord C23 ook uitgebreid tot slepen.

- C25: de lengte van het voertuig wordt aangeduid met twee pijlpunten met daartussen de lengte. Er wordt ook toegevoegd dat het symbool van de vrachtwagen mag vervangen worden door een symbool van een ander voertuig.

- C30: een nieuw verkeersbord dat de toegang verbiedt voor bestuurders van voertuigen die een kampeeraanhangwagen trekken, werd geïntroduceerd.

Met het nieuwe bord C30, worden zowel de voertuigen bedoeld die een caravan trekken als deze die een kampeeraanhangwagen trekken, dit is een op(uit)vouwbare caravan. Om deze reden werd gekozen voor de term "kampeeraanhangwagen" eerder dan voor "caravan".

- C31: nieuw bord dat de toegang verbiedt voor kampeerwagens (mobilhome).

- C35 en C39: inhaalverbod, ook hier worden de symbolen van de auto aangepast (achter aanzicht). Daarnaast geldt het verbod nu ook tegenover motorfietzers; dit is logisch omdat die ook de helft van een rijstrook of van de rijbaan in de rijrichting, mogen innemen.

circulation ou de la chaussée dans le sens de la marche.

- C47 : « Péage » : la légende de ce signal a été adaptée. En effet, ce qui compte c'est que le conducteur paye et non pas qu'il s'arrête.

- l'ancien signal C48 : ce signal n'a pas été maintenu car à la place, il est plus judicieux d'utiliser le signal « Files » (A32). De toute manière, il est impossible de vérifier si le cruise control a été utilisé malgré l'interdiction. Grâce à l'évolution technologique, il existe des systèmes de cruise control intelligents qui rendent l'usage de ce signal de moins en moins opportun.

- C49 : sur ce signal également, le symbole de la voiture a été adapté (vue de l'arrière).

- C47: "tol": het onderschrift van dit bord werd aangepast. Wat uiteindelijk telt, is niet dat de bestuurder van het voertuig stopt, maar wel dat hij betaalt.

- het oude bord C48: dit bord werd niet behouden omdat het beter is het bord "Files" (A32) te gebruiken. Hoe dan ook, het is onmogelijk te controleren of de cruisecontrol ondanks het verbod werd gebruikt. Dankzij de technologische vooruitgang bestaan er intelligente cruisecontrolsysteem waardoor deze borden minder opportuun zijn geworden.

- C49: ook op dit bordt wordt het symbool van de auto aangepast (achter aanzicht).

Art. 70 – Signaux d'obligation.

Il existera désormais un signal D1, selon la direction concernée (a, b, c, d, e, f ou g).

Les signaux D1 a), b) et c) concernent l'obligation de suivre une direction au carrefour.

Les signaux D1 d) et e), imposent de contourner l'obstacle du côté indiqué par la flèche.

Les signaux D1 f) et g), imposent de suivre la direction indiquée par la flèche.

Pour chaque signal qui oblige les usagers à circuler sur une partie déterminée de la voie publique (comme c'est le cas pour un signal indiquant une piste cyclable), un signal de fin été créé.

D13 en D15: les signaux qui indiquent respectivement une partie de la voie publique réservée aux piétons et une partie de la voie publique réservée aux cavaliers ont été introduits.

D17 et D18 : « usage obligatoire des feux de croisement » : il est nécessaire de prévoir ce signal qui peut être placé par les gestionnaires aux endroits où le Code de la route n'impose pas l'usage des feux alors qu'il peut être malgré tout nécessaire d'utiliser les feux compte tenu de la disposition particulière des lieux (par

Art. 70 – Gebodsborden.

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.

Er werd 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: de verkeersborden die respectievelijk een deel van de openbare weg verplicht voor voetgangers en deel van de openbare weg verplicht voor ruiters werden toegevoegd.

D17 en D18: "verplicht gebruik van de dimlichten": het is noodzakelijk dit bord te voorzien opdat de wegbeheerders, op plaatsen waar het verkeersreglement het gebruik van de lichten niet verplicht, toch het gebruik van de dimlichten kan verplichten omwille van de specifieke plaatsgesteldheid (bijvoorbeeld, in

exemple, en cas de passage dans les bois ou dans les tunnels d'une certaine longueur).

Art. 71 – Signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement.

A la place d'une série de signaux de type E9 a, b, c, d, etc. on prévoit désormais un unique signal E9. Il peut à son tour être complété avec les panneaux additionnels qui sont prévus dans la partie relative aux panneaux additionnels, sur lesquels les symboles de l'annexe 1 peuvent aussi être repris.

Les gestionnaires ont maintenant la possibilité de :

- créer une interdiction permanente d'arrêt et de stationnement mais avec un arrêt autorisé de telle heure à telle heure ;
- créer des zones de livraison avec la possibilité de stationner pendant une période limitée (10 minutes, par exemple) ;
- prévoir des interdictions pour des catégories de véhicules (campings cars, caravanes, mobilhomes, vans, autocars) ;

Ces possibilités seront prévues via un panneau additionnel.

Signal E9, avec ou sans panneau additionnel : ce signal autorise le stationnement mais il ne faut pas en déduire que lorsque ce signal est placé, les règles ordinaires relatives au stationnement ne s'appliquent plus (exemple, devant une entrée carrossable, juste devant un passage pour piétons...).

Le terme « autocaravane » remplace le mot « véhicule automobiles de camping » pour être conforme à la définition prévue dans l'article 2. Il concernera désormais un panneau additionnel à combiner avec le signal E9.

Ce terme couvre les véhicules qu'on dénomme parfois par le mot « mobilhome ».

Les panneaux additionnels consacrés au stationnement des vélos et des vélos et cyclomoteurs complètent la régulation du stationnement des motocyclettes (via, là aussi,

geval van een passage door een bos of in tunnels met een bepaalde lengte).

Art. 71 – Verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren.

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 het deel over de onderborden waarop ook de symbolen van bijlage 1 kunnen worden aangebracht.

De wegbeheerders hebben nu 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 (kampeer-aanhangwagens, caravans, mobilhomes, minibussen, autocars);

Deze mogelijkheden worden voorzien via een onderbord.

Het verkeersbord E9, met of zonder onderbord: dit verkeersbord laat parkeren toe, maar wanneer dit bord is geplaatst, mag er niet uit worden afgeleid dat de gewone regels met betrekking tot parkeren niet meer van toepassing zijn (bijvoorbeeld, voor een inrit, juist voor een oversteekplaats voor voetgangers...).

Om in overeenstemming te zijn met de definities voorzien in artikel 2 wordt de term "kampeerauto" vervangen door de term "kampeerwagen". Het betreft voortaan een onderbord dat met het verkeersbord E9 kan worden gecombineerd.

Het gaat om voertuigen die soms "mobilhome" worden genoemd.

De onderborden betreffende het parkeren van fietsen en van fietsen en bromfietsen vervolledigen de regeling van het parkeren van motorfietsen (ook daar via het gebruik van een

l'usage d'un panneau additionnel à la place de l'ancien signal E9i).

Lorsqu'un emplacement est réservé pour des véhicules électriques au moyen du signal E9 complété avec un panneau additionnel sur lequel est repris le symbole P21 de l'annexe 1, cela signifie que l'emplacement est exclusivement réservé aux véhicules 100% électriques. Les véhicules hybrides ne peuvent donc pas y stationner. Si un gestionnaire de voirie souhaite malgré tout viser les véhicules hybrides plug-in, il peut le faire au moyen d'un panneau additionnel reprenant la mention « véhicules hybrides ».

Inscriptions additionnelles relatives au signal E9.

Lorsqu'une interdiction de stationner s'applique pendant certaines périodes (exemple : parking payant, avec mention « sauf le mercredi »), il est nécessaire d'écrire en toutes lettres la restriction car l'usager pourrait comprendre que le parking est payant sauf le mercredi alors que c'est l'interdiction de stationner qui s'applique le mercredi. Pour que les gestionnaires de voirie puissent disposer de plus de flexibilité, l'article 74, § 5 offre la possibilité d'indiquer d'autres catégories d'usagers de la route, de véhicules ou de comportements routiers que ceux mentionnés à l'annexe 1 sur le panneau additionnel à condition d'être clairement identifiables.

Stationnement payant/ticket: l'usage d'un symbole (M13) remplacera les mentions « payant », « ticket ».

Lorsque le signal E9 est placé à un endroit où des emplacements de stationnement ou une bande de stationnement sont indiqués, cela signifie qu'un emplacement réservé pour un camping-car ou des véhicules partagés par exemple, ne vaut que pour ces emplacements ou pour cette bande de stationnement indiqués (art. 71, § 2, dernier alinéa).

Les signaux E1 (stationnement interdit) et E3 (arrêt et stationnement interdits) ont effet sur la chaussée et sur l'accotement et donc pas sur la bande de stationnement.

Art. 72 – Signaux d'indication.

onderbord in plaats van het oude verkeersbord E9i).

Wanneer een parkeerplaats wordt voorbehouden voor elektrische voertuigen door middel van het bord E9 aangevuld met het onderbord met daarop het symbool P21 van bijlage 1, geldt dit enkel voor 100% elektrische voertuigen. Hybridevoertuigen mogen dus niet op die plaats parkeren. Indien een wegbeheerder toch ook de zogenaamde plug-in hybride voertuigen wil viseren, dan kan dat via het opschrift "hybride voertuigen" op een onderbord.

Bijkomende opschriften betreffende het verkeersbord E9.

Wanneer een parkeerverbod geldt voor bepaalde periodes (bijvoorbeeld: betalend parkeren, met de vermelding "behalve op woensdag"), is het noodzakelijk om de beperking voluit te schrijven, want de weggebruiker zou kunnen begrijpen dat de parking betalend is behalve op woensdag, terwijl het een parkeerverbod is dat geldt op woensdag. Om de wegbeheerders wat meer flexibiliteit te geven werd in artikel 74, § 5 de mogelijkheid gegeven om ook andere de in bijlage 1 vermelde categorieën van weggebruikers, voertuigen of het verkeersgedrag op het onderbord aan te duiden, op voorwaarde dat deze duidelijk identificeerbaar zijn.

Betalend parkeren/ticket: het gebruik van een symbool (M13) zal de vermeldingen "betalend" en "ticket" vervangen.

Wanneer het verkeersbord E9 een parkeerstrook of een plaats met parkeerplaatsen aanduidt, betekent dit dat een voorbehouden parkeerplaats, voor een kampeervan of voor autodelen bijvoorbeeld, alleen voor de aangeduide parkeerstrook of parkeerplaats(en) geldt (art. 71, § 2, laatste lid).

De verkeersborden E1 (parkeerverbod) en E3 (stilstaan- en parkeerverbod) gelden op de rijbaan en op de berm en dus niet op de parkeerstrook.

70.2
2.1°
al.2

Art. 72 – Aanwijzingsborden.

Les symboles des usagers ont été également adaptés, comme pour les autres signaux, d'une manière abstraite, minimaliste et neutre.

Ancien signal F8 : « Tunnel ». La mention qui prévoyait que la longueur du tunnel et éventuellement son nom est indiquée sur un panneau additionnel (ancien article 71) n'a pas été maintenue. Ceci n'est plus nécessaire car respectivement les panneaux additionnels M5 et M49 peuvent être utilisés à cet fin.

- F13 : ce signal annonce des flèches sur la chaussée mais ne prescrit pas en lui-même le choix d'une bande de circulation. Ce sont les flèches qui prescrivent le choix d'une bande de circulation, raison pour laquelle la légende a été adaptée. La phrase « la ligne séparant les bandes de circulation peut éventuellement être une ligne discontinue » a été remplacée par la phrase « Le signal peut aussi reprendre le marquage des bandes de circulation ». Le signal tel que prévu dans le Code de la route ne reprend plus de marquages.

Le signal F17 qui indique le site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun peut aussi bien représenter une ligne continue, qu'une ligne discontinue ou une combinaison des deux, conformément aux marquages sur le sol. Deux exemples du signal F17 sont repris.

L'ancien signal F18 n'a pas été maintenu car il y aura désormais une fusion entre les deux régimes des bandes bus et sites spéciaux franchissables. Cela met fin à la subtile différence qui existait concernant l'usage et l'accès aux bandes bus et aux sites spéciaux franchissables. La fusion a pour objectif plus de clarté en ce qui concerne les règles, tout en permettant aux gestionnaires de voiries de bénéficier d'une grande souplesse d'aménagement. Ce qui est nouveau, c'est que des flèches sur le signal peuvent indiquer le sens de la circulation. Ceci est certainement utile dans le cas d'un site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun circulant en sens inverse.

- F41 : sur les signaux indiquant une déviation, il est à présent également prévu que le nom de

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.

Oud bord F8: "Tunnel". De vermelding dat op een onderbord de lengte van de tunnel en eventueel zijn naam (oud artikel 71) kon worden aangeduid werd niet behouden. Dit is niet langer nodig aangezien daarvoor respectievelijk de onderborden M5 en M49 kunnen worden gebruikt.

- 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 werd de legende van het bord aangepast. De zin "De streep tussen de rijstroken kan eventueel een onderbroken streep zijn" werd vervangen door de zin "Dit verkeersbord mag ook de rijstrookmarkeringen weergeven". Op het bord zelf zoals het wordt weergegeven in het verkeersreglement wordt immers geen rijstrookmarkering meer aangebracht.

Het bord ter aanduiding van de bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer F17, mag zowel een volle lijn, een onderbroken lijn als een combinatie van de twee tonen; in overeenstemming met de lijnen die op het wegdek zelf zijn aangebracht. Er worden 2 voorbeelden van het bord F17 opgenomen.

Het oude verkeersbord F18 wordt niet langer behouden omdat er voortaan een samensmelting is tussen de twee stelsels van busbanen en bijzonder overrijdbare beddingen. Dit maakt een einde aan de subtile verschillen met betrekking tot het gebruik en de toegang die er bestonden tussen de busbaan en de bijzonder overrijdbare bedding. Eén stelsel zorgt voor duidelijke regels, en geeft tegelijkertijd de nodige flexibiliteit aan de wegbeheerders. Nieuw is de toevoeging dat pijlen op het bord de rijrichtingen mogen aanduiden. Dit kan in zeker in het geval van een bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer in tegenrichting nuttig zijn.

- F41: op de borden ter aanduiding van een wegomlegging wordt nu ook voorzien dat er

la destination peut être indiqué à la place du mot « déviation ».

Sur les signaux indiquant un lieu touristique, un site, ... (signaux F35, F43, F44), le nom peut être répété dans le signal, en dessous de l'indication principale, en langue endogène et dans un caractère plus petit et en italique.

- F45b: ce signal indique qu'à la fin de la voie sans issue, les piétons et les cyclistes peuvent continuer leurs chemin. S'il n'y pas de signal d'interdiction placé à la fin de la voie sans issue, rien n'empêche d'autres usagers de la route, si la largeur de la voie le leur permet (comme par exemple les conducteurs de speed pedelecs), d'également continuer leur chemin.

- F50 (ancien F50*bis*) : Dorénavant n'importe quel danger (et donc plus seulement les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues qui changent de direction) pourra être signalé au moyen de ce panneau en incluant le signal du type A correspondant. La légende du signal est adaptée comme suit : signal indiquant un danger aux conducteurs qui changent de direction.

- F52a et F52b (ancien signaux F52 et F52*bis*) : la référence aux tunnels a été retirée car ces signaux peuvent s'utiliser partout.

Pour une série de signaux, la légende a été modifiée de manière à être mieux adaptée à la réalité.

- F53 : « Hôpital » au lieu d' « établissement sanitaire ».

- F63a : « distribution de carburant » au lieu de poste d'essence. Le type du carburant peut être mentionné sûr le signal routier ou sur un panneau additionnel (tels que LPG (*liquified petroleum gas*), du CNG (*compressed natural gas*) ...).

- F63b : endroit où la batterie peut être chargée.

- F69 : en français, « cafétéria » au lieu de « débit de boissons ».

Nouveau signaux d'indication : il s'agit de signaux qui n'existaient pas mais dont l'utilité est incontestée.

bestemmingen kunnen worden op aangeduid ipv het woord "omlegging".

Op de borden ter aanduiding van een toeristische plaats, landschap, ... (borden F35, F 43, F44) mag de naam worden herhaald in endogene taal en in een kleiner letter type onderaan op het bord.

- F45b : dit verkeersbord duidt aan dat voetgangers en fietsers op het einde van de doodlopende weg hun weg kunnen vervolgen. Wanneer er geen verbodsbord is geplaatst op het einde van de doodlopende weg verbiedt niets aan de andere weggebruikers (zoals bijvoorbeeld de bestuurders van speed pedelecs), als de wegbreedte hen dit toelaat, eveneens hun weg te vervolgen.

- F50 (oud 50*bis*) : voortaan kan elk gevaar (en dus niet alleen van fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen die van richting veranderen) worden gesignaleerd door middel van dit verkeersbord met het bijbehorende type A-bord. De legende van het verkeersbord is aangepast als volgt: verkeersbord dat wijst op een gevaar voor de bestuurders die van richting veranderen.

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

Voor een aantal borden werd de legende aangepast om beter bij de realiteit aan te sluiten.

- F53: "Hospitaal" eerder dan "verplegingsinrichting".

- F63a : "tankstation" in plaats van benzinepost. Het type brandstof mag worden vermeld op het verkeersbord of op een onderbord (bvb LPG (*liquified petroleum gas*), CNG (*compressed natural gas*) ...).

- F63b : plaats waar de batterij kan worden opgeladen.

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

Nieuwe aanwijzingsborden: het gaat om borden die niet bestonden, maar waarvan het nut buiten kijf staat.

- F74 : « terrain pour autocaravanes » : ce signal indique un terrain destiné au camping des autocaravanes ou « mobilhomes ».

- F76 : ce signal indique un « emplacement pour pique-nique ».

- F78 : ce signal indique la présence d'un « radar ». Il est prévu que le fond peut être bleu ou blanc car ces différentes couleurs sont utilisées dans les régions.

- F79 : ce signal indique un « point de vue ».

- F80, F81, F83, F85 : il s'agit de signaux d'indication à caractère temporaire utilisés lors de travaux. De la signalisation temporaire à l'occasion de travaux, de couleur jaune, est également prévue pour les signaux de préavis qui annoncent, par exemple, un terre-plein central ou un évitement.

Un signal F96 du même type, en bleu, est ajouté : en effet, il arrive qu'il s'agisse d'un évitement permanent.

- F99 : chemin ou partie de la voie publique réservée à la circulation des usagers indiqués. Y sont repris les véhicules agricoles, les piétons, les cyclistes, les cavaliers, les speed pedelecs (cyclomoteurs classe P). Il y a également la possibilité de reprendre sur le signal les véhicules attelés. Il n'y a plus qu'un seul signal qui est maintenu (et un régime, voir article 25) pour indiquer un chemin réservé.

F114 et F115: un signal indiquant la vitesse conseillée a été ajouté.

Suppressions – Modifications :

- L'ancien signal F89 est un signal de préavis qui n'a pas été maintenu car il est suffisant de placer un panneau additionnel sous le signal F91 pour indiquer la distance sur laquelle s'applique la réglementation.

- les anciens signaux F99a), b) et c) (chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers) n'ont pas été maintenus car le nouveau signal F99 reprend ces catégories d'usagers.

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

- F76: dit verkeersbord duidt een "picknickplaats" aan.

- F78: dit verkeersbord geeft de aanwezigheid van een "radar" aan. Voor de radar wordt er zowel een witte als een blauwe achtergrond voorzien, omdat een verschillende kleur gebruikt wordt in de gewesten.

- F79 : dit verkeersbord duidt een "uitzicht" aan.

- F80, F81, F83, F85: het gaat om aanwijzingsborden met een tijdelijk karakter die worden gebruikt bij werken. Tijdelijke signalisatie bij werken, gele kleur, wordt ook voorzien voor voorwegwijzers die bv. een doorsteek door de middenberm of een uitwijking aankondigen.

Ook een blauw bord van hetzelfde type F96 wordt ingevoegd, het gebeurt immers dat het een permanente uitwijking betreft.

- F99: weg of deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van de aangeduide weggebruikers. Daarin zijn begrepen de landbouwvoertuigen, de voetgangers de fietsers, de ruiters, de speed pedelecs (bromfietsen klasse P). Op het bord wordt ook de mogelijkheid van een gespan voorzien. Er wordt nog slechts één bord (en een regime, zie artikel 25) behouden voor het aanduiden van een voorbehouden weg.

- F114 en 115: een verkeersbord dat de aanbevolen snelheid aangeeft, werd toegevoegd.

Opheffingen – Wijzigingen:

- Het oud bord F89 is een voorwegwijzer die werd niet behouden omdat het volstaat een onderbord te plaatsen onder het bord F91 om de afstand waarvoor de reglementering geldt, aan te geven.

- de oude borden F99a), b) en c) (weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers en ruiters) werden niet behouden omdat het nieuwe bord F99 deze categorieën weggebruikers herneemt.

Les symboles avec lesquels les signaux peuvent être complétés sont repris dans une annexe, ce qui allège un petit peu le texte.

Art. 73 – Signalisation à validité zonale.

La signalisation à validité zonale fait elle aussi l'objet d'une section distincte regroupant toutes les règles qui la concerne et qui étaient disparates.

Dans le premier paragraphe, conformément à la vision de l'auditeur du Conseil d'Etat dans le rapport relatif à une demande en annulation (A/A.217.382/XII-8114) de l'arrêté du gouvernement flamand du 10 juillet 2015 « modifiant la réglementation relative à la politique de la mobilité, aux travaux publics et au transport et à la politique en matière de sécurité routière, pour ce qui est des compétences transférées dans le cadre de la sixième réforme de l'Etat » (M.B. du 25 août 2015), les signaux routiers auxquels peut être conférée une validité zonale sont déterminés.

Seuls quelques exemples de signaux à validité zonale sont donnés comme un abord d'école, une zone de rencontre, une zone de vitesse, une zone aéroportuaire (nouveau) et une zone piétonne. Ce qui est nouveau, c'est la possibilité de conférer une validité zonale aux signaux qui indiquent des chemins réservés et des rues cyclables.

La réglementation a effet dans toute la zone sauf en matière de stationnement lorsqu'une autre réglementation est prévue.

Art. 74 – Panneaux additionnels.

Les panneaux additionnels permettent de préciser ou limiter la signification d'un signal routier au moyen d'une inscription ou d'un symbole. Ce panneau additionnel, carré ou rectangulaire, est fixé en dessous du signal.

Ce qui change par rapport à l'ancien Code de la route, c'est que désormais les panneaux additionnels ont tous été regroupés dans une section distincte. Chaque paragraphe de cette section précise le type de panneau additionnel (distance, limitation du champ d'application du signal sous lequel il est placé, etc.). Lorsque l'usage d'un sous-panneau est limité à un signal en particulier, la réglementation le précise.

De symbolen waarmee de borden mogen worden aangevuld, worden opgenomen in een bijlage wat de tekst wat lichter maakt.

Art. 73 – Signalisatie met zonale geldigheid.

Zonale verkeersborden vormen nu ook een aparte categorie waarin alle regels die daarop betrekking hebben worden gegroepeerd.

In § 1 worden, overeenkomstig de visie van de auditeur van de Raad van State in het verslag met betrekking tot een vordering tot nietigverklaring (A/A.217.382/XII-8114) van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015 "tot wijziging van regelgeving met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming" (B.S. 25 augustus 2015), de verkeersborden bepaald waaraan een zonale geldigheid kan worden gegeven.

Er worden slechts enkele voorbeelden gegeven zoals een schoolomgeving, een erf, een snelheidszone, een luchthavengebied (nieuw) en een voetgangerszone. Nieuw is dat ook aan de borden die voorbehouden wegen aanduiden en die een fietsstraat aanduiden een zonale geldigheid kan worden gegeven.

De zonale geldigheid geldt in de hele zone, behalve voor wat betreft het parkeren wanneer in een andere reglementering wordt voorzien.

Art. 74 – Onderborden.

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

Wat er ten opzichte van het oude Verkeersreglement verandert, is dat voortaan onderborden in een aparte onderverdeling verenigd worden. Elke paragraaf van deze onderverdeling preciseert het type onderbord (afstand, beperking toepassingsgebied van het bord waaronder het geplaatst is, enz.). Wanneer het gebruik van een onderbord tot een bepaald bord wordt beperkt, wordt dat in de reglementering verduidelijkt.

L'article relatif aux panneaux additionnels est divisé en paragraphes relatifs aux panneaux additionnels concernant la distance, à ceux qui déterminent le champ d'application des signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement, à ceux concernant le stationnement payant et le stationnement à durée limitée et à ceux limitant le champ d'application du signal sous lequel ils sont placés aux catégories d'usagers de la route, de véhicules ou au comportement routier dont le panneau additionnel fait mention.

A chaque fois, quelques exemples sont donnés sur ce à quoi ressemblent les différents types de panneaux additionnels et les symboles qui peuvent y être indiqués sont repris dans l'annexe 1.

Un paragraphe « autres panneaux additionnels » a été ajouté, avec la mention « rappel », « rue scolaire » et le symbole qui indique une rue réservée au jeu. Ces deux derniers ne peuvent compléter que le signal C3.

Autre changement important : les panneaux additionnels ont des inscriptions ou des symboles noirs sur un fond blanc : cette combinaison de couleur est conforme à la Convention de Vienne. Une période transitoire est prévue pour les panneaux additionnels bleus.

Il y a également un certain nombre de nouveaux panneaux additionnels, comme pour le stationnement payant (représenté par le symbole de l'euro : « € »), les ornières, ...

Chapitre 3 – Marques routières.

La structure a été adaptée.

Art. 75 – Marques longitudinales indiquant le bord de la chaussée.

Marques longitudinales indiquant le bord de la chaussée : une ligne continue de couleur jaune (auparavant seule la ligne discontinue de couleur jaune était prévue) peut être tracée sur le bord réel de la chaussée, sur la bordure du trottoir ou sur un accotement en saillie. L'arrêt et le stationnement sont interdits le long de cette ligne continue.

Het artikel met betrekking tot de onderborden wordt opgesplitst in onderborden betreffende de afstand, onderborden die het toepassingsgebied van de verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren bepalen, onderborden met betrekking tot het betalend parkeren en de beperkte parkeertijd en onderborden die het toepassingsgebied van verkeersborden beperken tot bepaalde categorieën van weggebruikers.

Er worden telkens een aantal voorbeelden gegeven hoe de verschillende types onderborden eruit zien en de symbolen die erop kunnen worden aangebracht zijn vermeld in bijlage 1.

Er wordt ook een paragraaf "andere onderborden" toegevoegd, met de vermelding "herhaling", "schoolstraat" en het symbool dat een speelstraat aanduidt. Deze laatste twee mogen slechts worden aangebracht onder het verbodsbord C3.

Andere belangrijke wijziging: de onderborden hebben zwarte opschriften of symbolen op een witte achtergrond: deze kleurencombinatie is conform aan het Verdrag van Wenen. Een overgangperiode wordt voorzien voor blauwe onderborden.

Er worden ook een aantal nieuwe onderborden toegevoegd, zoals voor het betalend parkeren (symbool "€"), spoorvorming, ...

Hoofdstuk 3 – Wegmarkeringen.

De structuur werd aangepast.

Art. 75 – Overlangse markeringen die de rand van de rijbaan aanduiden.

Overlangse markeringen die de rand van de rijbaan aanduiden: een gele doorlopende streep (voordien was enkel de gele onderbroken streep voorzien) mag op de werkelijke rand van de rijbaan, op de boordsteen van het voetpad of de verhoogde berm aangebracht worden. Het stilstaan en parkeren is verboden langs die doorlopende streep.

Art. 76 – Marques longitudinales séparant les bandes de circulation.

La modification la plus importante concerne le site réservé aux véhicules des services de transport en commun. Ce qui est neuf - si cela est prévu sur le signal F17, c'est que les véhicules avec au moins 2, 3 ou 4 occupants (selon l'indication) y sont désormais aussi admis, tout comme les véhicules utilisés pour promouvoir des formes durables de mobilité (par exemple, les camions transportant des vélos partagés d'un point A à un point B) ainsi que les véhicules utilisés pour le transport en commun de personnes handicapées.

Ce qui est nouveau, c'est que lorsque le marquage continu du site se transforme en un marquage discontinu, les véhicules qui ne sont pas autorisés à l'emprunter peuvent y circuler à partir de là, pour changer de direction.

Art. 77 – Marques longitudinales indiquant une piste cyclable.

L'ancien article 74 mentionnait encore qu'il devait s'agir d'une partie de la voie publique « n'ayant pas une largeur suffisante pour permettre la circulation des véhicules automobiles ». Ceci n'est plus mentionné ; c'est le marquage qui délimite la piste cyclable et la largeur n'y change rien.

Art. 78 – Marques transversales.

Une nouveauté consiste à prévoir que des clous lumineux blancs peuvent relier, aux carrefours, les pistes cyclables entre elles.

L'ancien article relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles n'est pas maintenu ; il s'agit d'une compétence régionale. La même chose vaut pour l'article 80 relatif au placement de la signalisation routière.

Art. 79 – Autres marques.

Des marques en zig-zag de couleur blanche peuvent être apposées sur le sol. Elles

Art. 76 – Overlangse markeringen die de rijstroken van elkaar scheiden.

De belangrijkste wijziging betreft de bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer. Nieuw is dat, indien dit voorzien wordt op het bord F17, voertuigen met ten minste 2, 3 of 4 inzittenden (naargelang de vermelding) nu ook kunnen worden toegelaten, net zoals de voertuigen die gebruikt worden ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit (bv. vrachtwagens die deelfietsen van punt A naar punt B brengen) alsook voertuigen die gebruikt worden voor het gemeenschappelijk vervoer van personen met een handicap.

Nieuw is dat wanneer de doorlopende markering van de bedding overgaat in een onderbroken markering, vanaf die plaats ook voertuigen die niet gemachtigd er te rijden er mogen rijden om van richting te veranderen.

Art. 77 – Overlangse markeringen 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 markering die een fietspad aanduidt en of dat het al dan niet breed genoeg is voor autoverkeer doet er niet toe.

Art. 78 – Dwarsmarkeringen.

Nieuw is dat witte lichtspijkers, op kruispunten, fietspaden met elkaar mogen verbinden.

Het oude artikel 78 met betrekking tot het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen wordt niet langer behouden; is gewestelijke bevoegdheid. Hetzelfde geldt voor artikel 80 met betrekking tot het aanbrengen van de verkeerstekens.

Art. 79 – Andere markeringen.

Witte zigzagmarkeringen mogen worden aangebracht op de grond. Zij bakenen laad- en

délimitent les zones de livraison ou les arrêts d'autobus. Les marquages qui sont repris à titre d'exemple pour indiquer un arrêt de bus dans l'actuel article 77.3 ne sont pas maintenus car en raison de leur ressemblance avec les zones d'évitement, les conducteurs supposent souvent à tort qu'ils ne sont pas autorisés à circuler sur cet arrêt de bus.

La disposition relative au balisage de la voie publique au moyen de dispositifs rétroréfléchissants (ancien article 79), est à présent reprise dans l'article 75, § 3. L'information fournie par ces dispositifs aux usagers de la route est clarifiée, à savoir que dispositifs rétroréfléchissants de couleur rouge ou orange indiquent le bord de droite et ceux de couleur blanche indiquent le bord de gauche.

Marques temporaires :

L'ancien article 73 est à présent repris à l'article 79, § 10. L'objectif est de multiplier les possibilités qui s'offrent au gestionnaire en cas de chantier sur la voie publique. Ne sont plus seulement concernées les marques indiquant les bandes de circulation, mais également les flèches de sélection, les pistes cyclables ou les marquages transversaux tels que les passages pour piétons ou les lignes d'arrêt.

Ces marques provisoires rendent bien sûr sans effet les marquages blancs qu'elles remplacent.

La couleur jaune-orange a été préférée à la couleur orange car elle garantit une meilleure visibilité la nuit. Le gestionnaire devra en tout cas veiller à ne pas utiliser une couleur qui se rapproche trop de la couleur jaune utilisée pour les marquages d'arrêt et de stationnement.

Titre 4 – Panneaux sur véhicules.

Art. 80 – Panneaux pour du transport spécifique.

Un partie du nouveau Code de la route est exclusivement dédié à ces panneaux qui jusqu'à présent étaient dispersés dans des articles distincts.

loszones of bushaltes af. De markering die in het huidige artikel 77.3 als voorbeeld is opgenomen ter aanduiding van een bushalte werd 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), werd nu in artikel 75, § 3 opgenomen. De informatie die deze geven aan de weggebruikers werd verduidelijkt, namelijk dat de rode of oranje reflectoren de rechterraand aanduiden en de witte reflectoren de linker rand.

Tijdelijke markeringen:

Het oude artikel 73 wordt nu opgenomen in artikel 79, § 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 voorsorteringsspijlen, 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 werd 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 hij geen kleur gebruikt die te fel lijkt op de gele kleur die wordt gebruikt voor de markeringen voor stilstaan en parkeren.

Titel 4 – Borden op voertuigen.

Art. 80 – Borden voor specifiek vervoer.

Een deel van het nieuwe verkeersreglement wordt exclusief gewijd aan deze borden, die tot nu verspreid waren over meerdere artikelen.

Ainsi, les panneaux qui doivent être placés sur les véhicules utilisés pour le transport scolaire (V1), pour le transport en commun des personnes handicapées (nouveau) (V2), pour promouvoir des moyens durables de transport (nouveau) (V3) et sur les véhicules affectés aux déplacements domicile-travail (V4) sont repris dans cet article.

De l'ancien article 80, seuls quelques articles ont été maintenus (article 59, § 6 actuel). L'article 80.1 relatif au placement de la signalisation routière relève de la compétence régionale et n'a donc pas été maintenu.

Art. 81 – Panneaux d'escorte pour un groupe de cyclistes.

Un nouveau panneau (V5) destiné aux véhicules automobiles d'escorte pour un groupe de cyclistes a été créé.

L'ancien article 81.1 relatif aux prescriptions techniques des véhicules à moteurs qui détermine des prescriptions techniques auxquelles les véhicules à moteur et leurs remorques doivent répondre n'a pas été maintenu. Ces règles font l'objet du règlement technique des véhicules automobiles et du règlement technique des cyclomoteurs et motocyclettes. Mentionner ces prescriptions ici n'apporte aucune valeur ajoutée, au contraire cela porte à confusion car ce règlement technique est seulement applicable aux véhicules immatriculés en Belgique.

Art. 82 – Plaque de vitesse.

Seuls les véhicules dont la vitesse est limitée à 100 km/h sur les autoroutes doivent encore être munis d'une plaque de vitesse.

En d'autres mots, il s'agit des autocars « Tempo 100 ». Pour les autres véhicules de plus de 3,5 tonnes, la plaque de vitesse n'a pas d'utilité car leur vitesse est techniquement limitée à 90 km/h.

L'ancien article 82*bis* relatif à Largeur maximale d'un engin de déplacement est à

Zo worden de borden die op de voertuigen voor schoolvervoer (V1), gemeenschappelijk vervoer van personen met een handicap (nieuw) (V2), voertuigen gebruikt ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit (nieuw) (V3) en voertuigen bestemd voor woon-werkverkeer (V4) in dit artikel opgenomen.

Van het oude artikel 80 wordt enkel nog artikel 80.2 behouden (nu artikel 59, § 6). Het artikel 80.1 dat betrekking heeft op de plaatsing van de verkeerstekens is een gewestelijke bevoegdheid en wordt bijgevolg niet behouden.

Art. 81 – Bord voor het begeleiden van een groep fietsers.

Er werd een nieuw bord (V5) voor de begeleidende auto's voor een groep fietsers werd toegevoegd.

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, werd 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 die technische reglement enkel van toepassing zijn op voertuigen die in België worden ingeschreven.

Art. 82 – Snelheidsplaat.

Enkel nog de snelheidsplaat van de voertuigen waarvan de snelheid op autosnelwegen beperkt is 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.

Het oud artikel 82*bis* met betrekking tot de maximumbreedte van een voortbewegingstoestel wordt nu opgenomen in

présent repris dans la définition de l'engin de déplacement à l'article 2.

de definitie van een voortbewegingstoestel in artikel 2.

Titre 5 – Cycles, leurs remorques et véhicules attelés.

Art. 83 – Equipement des cycles et leurs remorques.

Cet article contient des dispositions relatives à l'équipement obligatoire de ces véhicules : catadioptres, freins, sonnette, ... Dans la disposition « Les feux et catadioptres doivent être parfaitement visibles et en bon état de fonctionnement », les termes en « bon état d'entretien » ont été omis car le bon fonctionnement implique le bon entretien.

Les spécifications techniques des catadioptres sont déterminées à l'article 83 et dans l'arrêté royal du 21 décembre 1983 relatif aux conditions d'homologation auxquelles doivent répondre les catadioptres et les pneumatiques rétroréfléchissants pour cycles et leurs remorques, ainsi que les catadioptres latéraux et les pneumatiques rétroréfléchissants pour cyclomoteurs.

La philosophie qui est suivie : le Code de la route doit déterminer les règles d'usage de certains équipements mais les prescriptions techniques qui leur sont propres ne doivent plus être reprises dans le Code de la route.

L'arrêté royal du 21 décembre 1983 relatif aux conditions d'homologation auxquelles doivent répondre les catadioptres et les pneumatiques rétroréfléchissants pour cycles et leurs remorques, ainsi que les catadioptres latéraux et les pneumatiques rétroréfléchissants pour cyclomoteurs, reste bien entendu applicable.

Dans le § 8, le « vélo-remorque », ou encore « semi-vélo » ou « vélo tracté » est considéré comme faisant partie intégrante du vélo et non plus comme une remorque. Ceci signifie qu'ils doivent également être munis des catadioptres et des feux requis, tout comme un vélo.

Art. 84 – Equipement des Véhicules attelés.

Les catadioptres doivent être homologués conformément à l'AR du 8 mai 1969 relatif à

Titel 5 – Rijwielen, hun aanhangwagens en gespannen.

Art. 83 – Uitrusting van rijwielen en hun aanhangwagens.

Dit artikel bevat de bepalingen met betrekking tot de verplichte uitrusting van deze voertuigen, reflectoren, remmen, bel, ... In de bepaling "De lichten en reflectoren moeten duidelijk zichtbaar zijn en goed werken" worden de woorden "goed onderhouden" geschrapt, want een goede werking impliceert een goed onderhoud.

De technische specificaties van reflectoren zijn bepaald in artikel 83 en 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 laterale reflectoren en de retro-reflecterende banden voor bromfietsen, moeten voldoen.

De filosofie die wordt gevolgd: het Verkeersreglement moet de gebruiksregels van bepaalde uitrustingen bepalen, maar de specifieke technische voorschriften hoeven niet meer in het verkeersreglement voor te komen.

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 retro-reflectoren en retro-reflecterende banden voor bromfietsen moeten voldoen, blijft echter van toepassing.

In § 8 wordt de "aanhangfiets" of "fietsstang" beschouwd als wezenlijk deel uitmakend van de fiets 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.

Art. 84 – Uitrusting van gespannen.

Reflectoren moeten goedgekeurd zijn overeenkomstig het KB van 8 mei 1969

l'homologation des dispositifs catadioptriques pour véhicules (M.B. 13.05.1969).

Il y a une règle d'interdiction générale de placer d'autres catadioptres que ceux réglementaires dans le Règlement technique, mais ce Règlement ne s'applique pas aux véhicules attelés. Il faut donc maintenir la possibilité des catadioptres orange sur les côtés (ce qui exclut les catadioptres d'autres couleurs).

L'ancien article 83.1 était extrêmement technique et donc très compliqué. Pour cette raison, il a été remplacé par une disposition plus simple qui prévoit que les catadioptres doivent toujours être bien visibles.

Titre 6 – Dispositions abrogatoires, transitoires et mise en vigueur.

Art. 85 – Abrogation.

Conformément aux recommandations du Conseil d'Etat, l'article 85 abroge l'entièrete de l'arrêté royal de 1975, sans préciser que cette abrogation ne concerne que les matières fédérales¹¹. L'abrogation doit effectivement être comprise comme ne portant que sur les dispositions pour lesquelles l'autorité fédérale est compétente en vertu de la Constitution et des lois spéciales de réformes institutionnelles.

Cependant, afin de tracer une ligne de démarcation claire entre les compétences de l'autorité fédérale et celles des autorités régionales, les articles qui ressortent de la compétence régionale, et qui ne peuvent donc pas être adaptés par l'autorité fédérale, sont explicitement énumérés dans cet article. En d'autres mots, ces articles ou parties d'articles continueront à faire partie de l'AR du 1^{er} décembre 1975 jusqu'au moment où les régions les abrogeront à leur tour.

Lorsque, dans l'énumération, il est renvoyé à une subdivision d'un article, cela signifie que la phrase introductive ou tout autre partie de cet article qui est nécessaire pour comprendre cette subdivision reste maintenue dans l'AR de

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 tot oranje zijreflectoren moet dus behouden blijven (wat reflectoren van andere kleuren uitsluit).

Het oud artikel 83.1. was uiterst technisch en dus erg ingewikkeld. Het werd daarom vervangen door een eenvoudige bepaling die stelt dat reflectoren altijd duidelijk zichtbaar moeten zijn.

Titel 6 – Opheffing, overgangsbepalingen en inwerkingtreding.

Art. 85 – Opheffing.

Overeenkomstig de aanbevelingen van de Raad van State heft artikel 85 het koninklijk besluit van 1975 in zijn geheel op, zonder te preciseren dat deze opheffing enkel de federale materies betreft. De opheffing moet immers zo worden begrepen dat die enkel betrekking heeft op de bepalingen die krachtens de Grondwet en de speciale wetten tot hervorming van de instellingen tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren.

Niettemin, met het oog op een duidelijke scheidslijn tussen de bevoegdheden van de federale overheid en die van de gewestelijke overheid werden de artikelen die tot de gewestelijke bevoegdheid behoren, en dus niet door de federale overheid kunnen worden aangepast, expliciet in dit artikel opgesomd. Deze artikelen, of onderdelen ervan, blijven met andere woorden deel uitmaken van het KB van 1 december 1975 tot op het moment dat de gewesten dit KB op hun beurt opheffen.

Wanneer in de opsomming wordt verwezen naar een onderdeel van een artikel betekent dit dat ook de inleidende zin of elk ander deel van dat artikel, dat noodzakelijk is om dat onderdeel te begrijpen in het KB van 1975

¹¹ *Principes de technique législative*, CONSEIL D'ETAT, édition 2008, n°139.
Wetgevingstechniek, Raad van State, uitgave 2008, nr. 139.

1975 ; même dans le cas où cela n'est pas explicitement mentionné.

Cela paraîtra certainement plus clair au moyen d'un exemple. Ainsi, l'article 22*bis*, 3°, qui limite la vitesse à 20 km/h dans une zone résidentielle ou de rencontre, est repris dans l'énumération des articles qui sont maintenus dans l'AR de 1975. Cela concerne effectivement une compétence régionale. Cependant, étant donné que le point 3° en question ne peut pas être compris sans la phrase introductive « Dans les zones résidentielles et dans les zones de rencontre : », le maintien de ce point 3° dans l'AR de 1975 doit être compris dans le sens qu'il concerne également la phrase introductive.

Les articles suivants appartiennent à la compétence des régions et sont maintenus dans l'AR de 1975 :

- 2.55 à 2.60 : définitions concernant la sécurité du chargement ;

- 2.63, 2^e phrase : cela concerne l'ajout de la Région flamande relatif à la politique d'admission dans les zones à basse émission en Flandre ;

- 3, 4° à 3, 6°, 3, 10° et 3, 12° : cela vise les agents qualifiés qui sont désignés par les régions, comme les « ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées », les « fonctionnaires et agents des services voyers provinciaux », ... (voyez aussi la page 28) ;

- 11.1, 11.2.1°, b), 11.2, 2° et 11.3 : ce sont les limitations de vitesse sur les autres routes que les autoroutes ;

- 16.2*bis*, alinéa 2 : la vitesse et la différence de vitesse d'un motocycliste qui roule entre les bandes de circulation sur les autres routes que les autoroutes est une compétence régionale et doit donc être maintenue ;

- 22*bis*, 3° : la limitation de vitesse de 20 km/h ;

- 22*ter*.1, 1° : la limitation de vitesse de 30 km/h dans la deuxième phrase est maintenue ;

- 22*quater* : la limitation de vitesse de 30 km/h ;

- 22*quinquies*.4 : la limitation de vitesse de 30 km/h ;

behouden blijft; ook al wordt dit niet expliciet vermeld.

Dit wordt wellicht wat duidelijker aan de hand van een voorbeeld. Zo zal het artikel 22*bis*, punt 3°, dat de snelheid beperkt tot 20 km/u in woonerven en erven, in de opsomming van de artikelen die behouden blijven in het KB van 1975, worden opgenomen. Het betreft immers een regionale bevoegdheid. Echter, omdat het bewuste punt 3° niet kan worden begrepen zonder de inleidende zin "Binnen de woonerven en de erven:", moet het behoud van het bewuste punt 3° in het KB van 1975 zo worden begrepen dat het ook betrekking heeft op de inleidende zin.

De volgende artikelen behoren tot de bevoegdheid van de gewesten en blijven behouden in het KB van 1975:

- 2.55 tot 2.60: definities betreffende ladingzekering;

- 2.63, tweede zin: het betreft de toevoeging van het Vlaams Gewest met betrekking tot het toelatingsbeleid in Vlaamse lage emissiezones;

- 3, 4° tot 3, 6°, 3, 10° en 3, 12°: het gaat om bevoegde personen die door de gewesten worden aangesteld, zoals de "ingenieurs en conducteurs van Bruggen en Wegen", "ambtenaren en beampten van de provinciale wegendiensten",... (zie ook blz. 28);

- 11.1, 11.2, 1°, b), 11.2, 2° en 11.3: dit zijn de snelheidsbeperkingen op andere wegen dan autosnelwegen;

- 16.2*bis*, tweede lid: de snelheid en het snelheidsverschil van een motorfietser die rijdt tussen de rijstroken op andere wegen dan autosnelwegen is een gewestelijke bevoegdheid en moet dus behouden blijven;

- 22*bis*, 3°: de snelheidslimiet van 20 km/u;

- 22*ter*.1, 1°: de snelheidslimiet van 30 km/u in het tweede deel van de zin blijft behouden;

- 22*quater*: de snelheidsbeperking tot 30 km/u;

- 22*quinquies*.4: de snelheidsbeperking tot 30 km/u;

- 22sexies.2, deuxième alinéa, première phrase : l'obligation de circuler à l'allure du pas;

- 22octies.3 : la limitation de vitesse de 30 km/h;

- 22novies, deuxième alinéa, troisième phrase : la limitation de vitesse de 30 km/h;

- 27.3 : le stationnement payant;

- 30.3, 7°, l'alinéa premier, première phrase : la vitesse maximal de 25 km/h;

- 40.6, deuxième phrase : l'obligation de circuler à l'allure du pas ;

- 45 à 47 : cela concerne les prescriptions générales et spécifiques de chargement des véhicules, les dimensions et la signalisation du chargement ;

- 48 : le transport exceptionnel;

- 48bis : le transport de marchandises dangereuses pour lequel les régions sont compétentes. Ne sont pas visés le transport de matières explosives, radioactives, ou animales qui constituent un danger pour la population car il s'agit d'une compétence de l'autorité fédérale.

- 49.2 et 49.5, première phrase : la vitesse maximale de 25 km/h;

- 56bis: la référence aux articles 46 et 48, qui sont une compétence régionale, doivent être maintenues. Cela vaut aussi pour la vitesse maximale de 25 km/h;

- 57: l'autorité fédérale n'est pas compétente pour déterminer que les conseils communaux peuvent adopter des règlements complémentaires dans les ports ;

- 59.7 : cela concerne les infractions aux articles 45, 45bis et 46 relatifs aux prescriptions générales du chargement, la sécurisation du chargement et les dimensions du chargement, et les infractions aux dispositions du règlement technique des véhicules automobiles relatives au poids maximal autorisé et au poids en charge des véhicules.

- 59.11 : la référence aux articles 11 (=vitesse), à l'exception de la limitation de vitesse sur autoroutes, et à l'article 46 (=dimension du chargement) ;

- 22sexies.2, tweede lid, eerste zin: de verplichting stapvoets te rijden;

- 22octies.3: de snelheidsbeperking tot 30 km/u;

- 22novies, tweede lid, derde zin: de snelheidsbeperking tot 30 km/u;

- 27.3: het betalend parkeren;

- 30.3, 7°, eerste lid, eerste zin: de maximumsnelheid van 25 km/u;

- 40.6, tweede zin: de verplichting stapvoets te rijden;

- 45 tot 47: het betreft de algemene en specifieke ladvorschriften, de afmetingen van de lading en de signalisatie ervan;

- 48: uitzonderlijk vervoer;

- 48bis: vervoer van gevaarlijke goederen waarvoor de gewesten bevoegd zijn. Vallen daar niet onder het vervoer van ontplofbare, radioactieve, of dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking aangezien die een bevoegdheid zijn van de federale overheid.

- 49.2 en 49.5, eerste zin: de maximumsnelheid van 25 km/u;

- 56bis: de verwijzing naar de artikelen 46 en 48, die een gewestelijke bevoegdheid zijn, moet hier ook worden behouden. Hetzelfde geldt voor de maximumsnelheid van 25 km/u.

- 57: de federale overheid is niet bevoegd om te bepalen dat gemeenteraden aanvullende reglementen mogen nemen binnen de havens;

- 59.7: het betreft overtredingen op de artikelen 45, 45bis en 46 met betrekking tot de algemene ladingvorschriften, de ladingzekering en de afmeting van de lading en overtredingen met betrekking tot de bepalingen van het technisch reglement van de auto's betreffende het hoogste toegelaten gewicht of het gewicht in beladen toestand van de voertuigen;

- 59.11: de verwijzing naar de artikelen 11 (=snelheid), uitgezonderd de snelheidsbeperking op autosnelwegen, en naar artikel 46 (=afmetingen lading);

- 59.13, alinéa premier : la référence à l'article 11 (=vitesse) à l'exception de la limitation de vitesse sur autoroutes ;

- 60.2 : il concerne une disposition relative aux conditions de placement des signaux routiers ;

- Titre III, Chapitre I – Signaux lumineux de circulation, pour ce qui concerne les conditions de placements : dans le texte actuel du code de la route, il est prévu que les signaux lumineux circulaires du système tricolore sont placés à droite de la chaussée ; ceci est une condition de placement qui doit donc être maintenue. Dans le projet, ceci est à chaque fois remplacé par une disposition qui prévoit que les conducteurs doivent respecter les signaux lumineux qui se trouvent du côté droit de la voie publique ;

- Titre III, Chapitre II – Signaux routiers, pour ce qui concerne les conditions de placements : les arguments sont les mêmes que ceux évoqués pour les signaux lumineux de circulation, voyez ci-dessus.

- Titre III, Chapitre III – Marques routières, pour ce qui concerne les conditions de placements : les arguments sont les mêmes que ceux évoqués pour les signaux lumineux de circulation, voyez ci-dessus ;

- 78 : signalisation des chantiers et des obstacles ;

- 79 : les conditions de placement des dispositifs rétroréfléchissants qui signalent les bords de la voie publique ;

- 80 : le placement de la signalisation routière ;

- 82.5 : la masse maximale de la remorque attelée à une bicyclette.

Art. 86 – Dispositions transitoires.

Afin de permettre aux gestionnaires de voirie de remplacer les signaux au fur et à mesure de leur usure et d'étaler les dépenses y relatives (un signal a une durée de vie n'excédant pas 10 ans), l'arrêté royal prévoit que les anciens modèles de signaux qu'il énumère resteront valable jusqu'au 1^{er} janvier 2035.

- 59.13, eerste lid: de verwijzing naar artikel 11 (=snelheid), uitgezonderd de snelheidsbeperking op autosnelwegen;

- 60.2: het betreft een bepaling betreffende de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens;

- Titel III, Hoofdstuk I – Verkeerslichten, voor wat betreft de plaatsingsvoorwaarden: in de huidige tekst van het verkeersreglement wordt gesteld dat ronde verkeerslichten rechts van de rijbaan moeten worden geplaatst; dit is een plaatsingsvoorwaarde en blijft dus behouden. In het ontwerp wordt dit telkens vervangen door de bepaling dat de bestuurders de verkeerslichten die zich rechts van de openbare weg bevinden in acht moeten nemen;

- Titel III, Hoofdstuk II – Verkeersborden, voor wat betreft de plaatsingsvoorwaarden: zelfde redenering als voor de verkeerslichten, zie hierboven;

- Titel III, Hoofdstuk III – Wegmarkeringen, voor wat betreft de plaatsingsvoorwaarden: zelfde redenering als voor de verkeerslichten, zie hierboven;

- 78: signaleren van werken en verkeersbelemmeringen;

- 79: de plaatsingsvoorwaarden van de reflectoren die de rand van de rijbaan aanduiden;

- 80: het aanbrengen van verkeerstekens;

- 82.5: maximale massa van een door een fiets getrokken aanhangwagen.

Art. 86 – Overgangsbepalingen.

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 in het koninklijk besluit voorzien dat de oude modellen van verkeersborden die worden opgesomd, geldig zullen blijven tot 1 januari 2035.

Table des matières | Inhoudsopgave

HISTORIQUE. HISTORIEK.	1
POURQUOI UNE MODERNISATION ? WAAROM EEN MODERNISERING?	2
METHODE SUIVIE. GEVOLGDE METHODE.	3
POURQUOI UN REMPLACEMENT DE L'AR DU 1 ^{ER} DECEMBRE 1975 ? WAAROM EEN VERVANGING VAN HET KB VAN 1 DECEMBRE 1975?	4
ARTICULATION DES REGLES GENERALES AVEC LA SIGNALISATION ROUTIERE. SAMENHANG VAN DE ALGEMENE REGELS MET DE VERKEERSTEKENS.	7
PHILOSOPHIE. FILOSOFIE.	8
<i>Sur le fond. Wat de inhoud betreft.</i>	8
<i>Sur la forme. Voor wat betreft de vorm.</i>	9
RESULTAT. RESULTAAT.	10
ANALYSE ARTICLE PAR ARTICLE. ANALYSE ARTIKEL NA ARTIKEL.	11
TITRE 1 ^{ER} – DISPOSITIONS PRELIMINAIRES. TITEL 1 – INLEIDENDE BEPALINGEN.	11
<i>Article 1er – champ d'application. Artikel 1 – Toepassingsgebied.</i>	11
<i>Art. 2 – Définitions. Art. 2 – Definities.</i>	12
1. Définitions qui ont été ajoutées. 1. Definities die werden toegevoegd.	12
Généralités. Algemeenheden.	12
La bande de stationnement. Parkeerstrook.	14
Le dispositif surélevé. Verhoogde inrichting.	14
Véhicule prioritaire. Prioritair voertuig.	14
Véhicules folkloriques. Folkloristische voertuigen.	14
L'habitable. Passagiersruimte.	15
2. Définitions qui ont été retirées. 2. Definities die niet werden behouden.	15
Généralités. Algemeenheden.	15
L'autoroute. De autosnelweg.	16
La route pour automobiles. De autoweg.	16
L'agglomération. De bebouwde kom.	16
La zone résidentielle et de rencontre. Het erf en woonerf.	16
Le stationnement payant. Betalend parkeren.	16
Le chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelec. De weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs.	17
La zone piétonne. De voetgangerszone.	17
La rue réservée au jeu. De speelstraat.	17
Les abords d'école. De schoolomgeving.	17
La rue. De straat.	18
Rond-point. Rotonde.	18
L'usager. De weggebruiker.	18
Les zones de séjour et de vacances. Verblijfsgebieden en vakantiezones.	18
Le chargement. De lading.	19
La rue cyclable. De fietsstraat.	19
La zone de basse émission. De lage emissiezone.	19
La bande réservée aux heures de pointe. Spitsstrook.	19
3. Définitions qui ont été modifiées. 3. Definities die werden aangepast.	19
La bande de circulation. De rijstrook.	19
Site réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun. Bedding voorbehouden aan de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.	20
La piste cyclable. Het fietspad.	20
Le trottoir. Het trottoir.	21
Carrefour. Kruispunt.	22
L'accotement de plain-pied. De gelijkgrondse berm.	22
L'accotement en saillie. De verhoogde berm.	22
Le terre-plein central. De middenberm.	22
Passage à niveau. De oversteekplaats.	22
Le piéton. De voetganger.	23
Le conducteur. De bestuurder.	23
L'engin de déplacement. Voortbewegingstoestel.	23
Le cycle. Het rijwiel.	24
Le cycle motorisé. Het gemotoriseerd rijwiel.	25
Le cyclomoteur. De bromfiets.	25
La motocyclette. De motorfiets.	26
Le tricycle à moteur. De driewieler met motor.	26
Le quadricycle à moteur. De vierwieler met motor.	26
La voiture. De auto.	26
L'arrêt/(s')arrêter. (Het) stilstaan.	26
Le stationnement/stationner. (Het) parkeren.	26

Les véhicules partagés. Voertuigdelen.	27
La circulation locale ou la desserte locale. Plaatselijk verkeer of de plaatselijke bediening.	27
Art. 3 – <i>Les agents qualifiés.</i> Art. 3 – <i>De bevoegde personen.</i>	28
Art. 4 – <i>Injonctions des agents qualifiés.</i> Art. 4 – <i>Bevelen van bevoegde personen.</i>	29
Art. 5 – <i>Indications des signaleurs.</i> Art. 5 – <i>Aanwijzingen van signaalgevers</i>	29
Art. 6 – <i>Ordre hiérarchique des injonctions et indications, signaux routier et règles de circulation.</i> Art. 6 – <i>Hiërarchische rangorde bevelen en aanwijzingen, verkeerstekens en verkeerregels.</i>	31
TITRE 2 – REGLES D'USAGE DE LA VOIE PUBLIQUE. TITEL 2 – REGELS VOOR HET GEBRUIK VAN DE OPENBARE WEG.	31
Art. 7 – <i>Règles générales de comportement dans le chef des usagers.</i> Art. 7 – <i>Algemene gedragsregels voor de weggebruikers.</i>	31
Art. 8 – <i>Les conducteurs.</i> Art. 8 – <i>De bestuurders.</i>	32
Art. 9 – <i>Place sur la voie publique.</i> Art. 9 – <i>Plaats op de openbare weg.</i>	34
9, § 1 ^{er} . <i>Place des piétons.</i> 9, § 1. <i>Plaats van de voetgangers.</i>	35
9, § 2. <i>Les conducteurs en général.</i> 9, § 2. <i>Bestuurders in het algemeen.</i>	36
9, § 3. <i>Circulation en plusieurs files.</i> 9, § 3. <i>Verkeer in meerdere rijen.</i>	36
9, § 4. <i>Circuler sur la bande d'arrêt d'urgence.</i> 9, § 4. <i>Rijden op de pechstrook.</i>	37
9, § 5. <i>Circuler sur la bande réservée aux heures de pointe.</i> 9, § 5. <i>Rijden op de spitsstrook.</i>	37
9, § 6. <i>La place des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs de classe A.</i> 9, § 6. <i>Plaats van de fietsers en bestuurders van motorfietsen klasse A.</i>	37
9, § 7. <i>La place des conducteurs de cyclomoteurs de classe B et speed pedelegs.</i> 9, § 7. <i>Plaats van de bestuurders van motorfietsen klasse B en speed pedelegs.</i>	38
9, § 8. <i>La place des conducteurs de motocyclettes sur la chaussée.</i> 9, § 8. <i>Plaats van de bestuurders van motorfietsen op de rijbaan.</i>	38
9, § 8. <i>Place des conducteurs d'animaux de trait non attelés, de charge, de monture ou de bestiaux.</i> 9, § 8. <i>Plaats van de bestuurders van niet ingespannen trekdieren, van last- of rijdieren.</i>	39
Art. 10 – <i>Vitesse adaptée.</i> Art. 10 – <i>Aangepaste Snelheid.</i>	39
Ancien article 11 – <i>Limitations de vitesse.</i> Oud artikel 11 – <i>Snelheidsbeperkingen.</i>	39
Art. 11 – <i>Priorité.</i> Art. 11 – <i>Voorrang.</i>	40
11, § 1 ^{er} – <i>Règle générale en cas de céder la priorité.</i> 11, § 1 – <i>Algemene regel bij het verlenen van voorrang.</i>	40
11, § 2 – <i>Priorité entre les usagers.</i> 11, § 2 – <i>Voorrang tussen weggebruikers onderling.</i>	41
§ 3 – <i>Priorité de certaines catégories d'usagers.</i> 11, § 3 – <i>Voorrang van</i>	41
Art. 12 – <i>Tirette.</i> Art. 12 – <i>Ritsen.</i>	42
Art. 13 – <i>Manœuvres.</i> Art. 13 – <i>Manoeuvres.</i>	43
Art. 14 – <i>Dégagement des carrefours.</i> Art. 14 – <i>Vrijmaken van kruispunten.</i>	44
Art. 15 – <i>Croisement.</i> Art. 15 – <i>Kruisen.</i>	44
Art. 16 – <i>Dépassement.</i> Art. 16 – <i>Inhalen.</i>	44
Art. 17 – <i>Interdiction de dépasser.</i> Art. 17 – <i>Inhaalverbod.</i>	46
Art. 18 – <i>Intervalle entre les véhicules.</i> Art. 18 – <i>Afstand tussen de voertuigen.</i>	46
Art. 19 – <i>Changement de direction.</i> Art. 19 – <i>Richtingsverandering.</i>	47
Art. 20 – <i>Voies ferrées et passage à niveau.</i> Art. 20 – <i>Spoorwegen en overwegen.</i>	48
Art. 21 – <i>Autoroutes.</i> Art. 21 – <i>Autosnelwegen.</i>	49
Art. 22 – <i>Routes pour automobiles.</i> Art. 22 – <i>Autowegen.</i>	50
Art. 23 – <i>Zone de rencontre.</i> Art. 23 – <i>Erf.</i>	50
Ancien article 22ter – <i>Circulation sur les voies publiques munies de dispositifs surélevés.</i> Oud artikel 22ter – <i>Verkeer op rijbanen voorzien van verhoogde inrichtingen</i>	51
Ancien article 22quater – <i>Zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h.</i> Oud artikel 22quater – <i>Zones met een snelheidsbeperking van 30 km/u.</i>	51
Art. 24 – <i>Ronds-points.</i> Art. 24 – <i>Rotondes.</i>	51
Généralités. Algemeenheden.	51
Le rond-point sans bandes de circulation. Rotonde zonder rijstroken.	53
Le rond-point avec deux bandes de circulation (ou plus). Rotonde met twee (of meer) rijstroken.	53
Art. 25 – <i>Chemin ou partie de la voie publique réservés.</i> Art. 25 – <i>Voorbehouden weg of deel van de openbare weg.</i>	54
Art. 26 – <i>Zone piétonne.</i> Art. 26 – <i>Voetgangerszone.</i>	56
Art. 27 – <i>Rue réservée au jeu ou rue scolaire.</i> Art. 27 – <i>Speelstraat of schoolstraat.</i>	56
Ancien article 22novies – <i>Circulation dans les rues cyclables.</i> Oud artikel 22novies – <i>Verkeer in fietsstraten.</i>	57
Ancien article 22decies – <i>Circulation sur les bandes réservées aux heures de pointe.</i> Oud artikel 22decies – <i>Verkeer op spitsstroken.</i>	57
Art. 28 – <i>Règles générales concernant l'arrêt et stationnement.</i> Art. 28 – <i>Algemene regels betreffende het stilstaan en het parkeren.</i>	57
Généralités. Algemeenheden.	57
Détail des articles relatifs à l'arrêt et au stationnement. Detail van de artikelen betreffende het parkeren en het stilstaan.	58
28, § 1 ^{er} et § 2. 28, § 1 en § 2.	58
28, § 3. 28, § 3.	58

28, § 4. 28, § 4.	59
Art. 29 – <i>Interdiction de l'arrêt et du stationnement.</i> Art. 29 – <i>Stilstaan- en parkeerverbod.</i>	60
29, 1° : Interdictions sur la chaussée et en dehors. 29, 1°: Verbod op de rijbaan en erbuiten.	60
29, 2° : Interdictions de l'arrêt et du stationnement sur la chaussée. 29, 2°: Stilstaan- en parkeerverbod op de rijbaan.	62
29, 3° : Interdiction de l'arrêt et du stationnement hors chaussée. 29, 3°: Stilstaan- en parkeerverbod buiten de rijbaan.	62
Art. 30 – <i>Interdiction de stationnement.</i> Art. 30 – <i>Parkeerverbod.</i>	62
30, 1° Sur la chaussée et en dehors. 30, 1° Op de rijbaan en erbuiten.	62
30, 2° : interdiction de stationnement sur la chaussée. 30, 2°: Parkeerverbod op de rijbaan.	63
Ancien article 26 – <i>Stationnement alterné semi-mensuel dans toute l'agglomération.</i> Oud artikel 26 – <i>Halfmaandelijks beurtelings parkeren in gans een bebouwde kom.</i>	63
Art. 31 – <i>Stationnement à durée limitée.</i> Art. 31 – <i>Beperkte parkeertijd.</i>	63
Généralités. Algemeenheden.	63
31, § 1 ^{er} . 31, § 1.	63
31, § 2. 31, § 2.	64
31, § 3. 31, § 3.	64
31, § 4. 31, § 4.	65
31, § 5. 31, § 5.	65
31, § 6. 31, § 6.	65
Anciens articles 27bis en 27ter – <i>Places de stationnement réservées (pour personnes handicapées).</i> Oude artikelen 27bis en 27ter – <i>Voorbehouden parkeerplaatsen (voor mindervaliden).</i>	65
Art. 32 – <i>Contrôle électronique.</i> Art. 32 – <i>Elektronische toezicht.</i>	65
Art. 33 – <i>Usage du sabot.</i> Art. 33 – <i>Gebruik van een wielklem.</i>	66
Art. 34 – <i>Ouverture des portières.</i> Art. 34 – <i>Openen van portieren.</i>	66
Anciens articles 29, 30 et 30bis – <i>Emploi des feux.</i> Oude artikelen 29, 30 en 30bis – <i>Gebruik van de lichten.</i>	66
Art. 35 – <i>Emploi des feux : véhicules et usagers circulant sur la voie publique.</i> Art. 35 – <i>Gebruik van de lichten:</i> <i>voertuigen en weggebruikers die de openbare weg volgen.</i>	66
Art. 36 – <i>Emploi des feux à l'arrêt ou en stationnement.</i> Art. 36 – <i>Gebruik van de lichten bij het stilstaan en parkeren.</i>	68
36, § 1 ^{er} . 36, § 1.	68
36, § 2. 36, § 2.	68
36, § 3. 36, § 3.	69
36, § 4. 36, § 4.	69
Art. 37 – <i>Emploi des feux jaunes-orange et feux chercheurs.</i> Art. 37 – <i>Gebruik van de oranjegele knipperlichten en</i> <i>zoeklichten.</i>	69
Art. 38 – <i>Emploi simultané des indicateurs de direction.</i> Art. 38 – <i>Gelijktijdig gebruik van de richtingaanwijzers.</i> ..	69
Art. 39 – <i>Emploi des avertisseurs sonores.</i> Art. 39 – <i>Gebruik van geluidstoestellen.</i>	69
Art. 40 – <i>Emploi des systèmes de vision indirecte.</i> Art. 40 – <i>Gebruik van de systemen voor indirect zicht.</i>	70
Art. 41 – <i>Usage des dispositifs aérodynamiques.</i> Art. 41 – <i>Gebruik van aerodynamische voorzieningen.</i>	70
Art. 42 – <i>Ceintures de sécurité et dispositifs de retenue pour enfants.</i> Art. 42 – <i>Veiligheidsgordels en</i> <i>kinderbeveiligingssystemen.</i>	70
Généralités. Algemeenheden.	70
Les dérogations au port de la ceinture. Vrijstellingen van de gordelplicht.	72
Art. 43 – <i>Casque de protection – vêtements de protection.</i> Art. 43 – <i>Valhelm – beschermende kleding.</i>	75
Art. 44 – <i>Véhicules prioritaires.</i> Art. 44 – <i>Prioritaire voertuigen.</i>	76
Ancien article 38 – <i>Comportement à l'égard des véhicules prioritaires faisant usage de l'avertisseur sonore spécial.</i> Oud artikel 38 – <i>Gedrag tegenover prioritaire voertuigen die het speciaal geluidstoestel gebruiken.</i>	77
Ancien article 39 – <i>Comportement à l'égard des autobus et des trolleybus quittant leurs points d'arrêt.</i> Oud artikel 39 – <i>Gedrag tegenover autobussen en trolleybussen die hun halteplaatsen verlaten.</i>	77
Ancien article 39bis – <i>comportement a l'egard des véhicules affectés au transport scolaire.</i> Oud artikel 39bis – <i>Gedrag tegenover voertuigen voor schoolvervoer.</i>	77
Art. 45 – <i>Comportement des conducteurs à l'égard des piétons.</i> Art. 45 – <i>Gedrag van de bestuurders tegenover</i> <i>voetgangers.</i>	77
Art. 46 – <i>Comportement à l'égard des groupes d'usagers organisés.</i> Art. 46 – <i>Gedrag tegenover georganiseerde</i> <i>groepen weggebruikers.</i>	79
Art. 47 – <i>Comportement à l'égard des cyclistes, des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et des cavaliers.</i> Art. 47 – <i>Gedrag tegenover de fietsers, bestuurders van tweewielige bromfietsen en ruiters.</i>	80
Art. 48 – <i>Comportement des usagers de la route en groupe.</i> Art. 48 – <i>Gedrag van weggebruikers in groep.</i>	80
Généralités. Algemeenheden.	80
Les groupes de cyclistes. Groepen fietsers.	81
Les groupes de cavaliers. Groepen ruiters.	82
Les groupes de motocyclistes. Groepen motorfietsers.	82
Art. 49 – <i>Traversée des piétons.</i> Art. 49 – <i>Oversteken voor voetgangers.</i>	83

<i>Art. 50 – Dispositions pour les conducteurs de cycles ou de cyclomoteurs. Art. 50 – Bepalingen voor bestuurders van rijwielen of bromfietzers.</i>	83
<i>Ancien article 44 – Conducteurs et passagers des véhicules. Oud artikel 44 – Bestuurders en passagiers van voertuigen.</i>	84
<i>Art. 51 – Places assises. Art. 51 – zitplaatsen.</i>	84
Généralités. Algemeenheden.	84
Transport de personnes dans une remorque. Vervoer van personen in een aanhangwagen.	85
<i>Ancien article 45 (et suivants) – Chargement des véhicules. Oud artikel 45 (en volgende) – Lading van de voertuigen.</i>	85
<i>Ancien article 48 – Transport exceptionnel. Oud artikel 48 – Uitzonderlijk vervoer.</i>	85
<i>Ancien article 48bis – Transport des marchandises dangereuses. Oud artikel 48bis – Uitzonderlijk vervoer en vervoer van gevaarlijke goederen.</i>	85
<i>Art. 52 – Trains de véhicules. Art. 52 – Slepen.</i>	86
<i>Art. 53 – Epreuves sportives et lutttes de vitesse. Art. 53 – Sportwedstrijden en snelheidswedstrijden.</i>	86
<i>Art. 54 – Accident, véhicule en panne ou perte de chargement. Art. 54 – Ongeval, defect voertuig of verlies van lading.</i>	87
Généralités. Algemeenheden.	87
Dommages matériels. Stoffelijke schade.	88
Accident avec dommages corporels. Ongeval met lichamelijke letsels.	88
<i>Art. 55 – Véhicules attelés – animaux. Art. 55 – Gespannen – dieren.</i>	89
Généralités. Algemeenheden.	89
Circulation à deux de front pour les cavaliers. Naast elkaar rijden van ruiters.	89
<i>Ancien article 54 – Charette à bras. Oud artikel 54. – Handkarren.</i>	89
<i>Ancien article 55bis – Cavaliers en groupes. Oud artikel 55bis – Ruiters in groep.</i>	90
<i>Ancien article 56 – Véhicules ou animaux halant des bateaux. Oud artikel 56 – Voertuigen en dieren die vaartuigen jagen.</i>	90
<i>Ancien article 56bis – Véhicules folkloriques. Oud artikel 56bis – Folkloristische voertuigen.</i>	90
<i>Art. 56 – Circulation dans les zones portuaires et aéroportuaires. Art. 56 – Verkeer binnen de haven en luchthavens.</i>	90
<i>Ancien article 58 – Limitations de la circulation en période de dégel. Oud artikel 58 – Verkeersbeperkingen bij dooiweder.</i>	91
<i>Art. 57 – Essais. Art. 57 – Experimenten.</i>	91
<i>Art. 58 – Dispositions dérogatoires et diverses. Art. 58 – Afwijkende en diverse bepalingen.</i>	91
TITRE 3 – SIGNALISATION ROUTIERE. TITEL 3 – VERKEERSTEKENS.	94
<i>Art. 59 – Dispositions générales. Art. 59 – Algemeen.</i>	94
Chapitre 1^{er} – Les signaux lumineux de circulation. Hoofdstuk 1 – De verkeerslichten.	94
Art. 60 – Signaux lumineux du système tricolore. Art. 60 – Driekleurige verkeerslichten.	94
Art. 61 – Flèche d'évacuation d'un carrefour (ancien article 61). Art. 61 – Ontruimingspijl op een kruispunt (oud artikel 61).	96
Art. 62 – Signaux lumineux de circulation placés au-dessus des bandes de circulation ou d'autres parties de voie publique. Art. 62 – Verkeerslichten boven de rijstroken of andere delen van de openbare weg.	96
Art. 63 – Signaux lumineux spéciaux destinés à régler la circulation des véhicules qui empruntent le site réservés aux véhicules des services réguliers de transport en commun. Art. 63 – Bijzondere verkeerslichten voor het regelen van het verkeer van voertuigen die gebruik maken van een bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.	97
Art. 64 – Signaux lumineux de circulation pour piétons et combinés pour piétons et cyclistes. Art. 64 – Voetgangerslichten en combinatie voetgangers-fietzerslichten.	97
Art. 65. – Signaux à feux clignotants (ancien article 64). Art. 65 – Verkeersknipperlichten (oud artikel 64).	97
Chapitre 2 – Signaux routiers. Hoofdstuk 2 – Verkeersborden.	98
Art. 66 – Dispositions générales. Art. 66 – Algemene bepalingen.	98
Art. 67 – Signaux de danger. Art. 67 – Gevaarsborden.	99
Art. 68 – Signaux de priorité. Art. 68 – Voorrangsborden.	101
Art. 69 – Signaux d'interdiction. Art. 69 – Verbodsborden.	101
Art. 70 – Signaux d'obligation. Art. 70 – Gebodsborden.	103
Art. 71 – Signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement. Art. 71 – Verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren.	104
Art. 72 – Signaux d'indication. Art. 72 – Aanwijzingsborden.	105
Art. 73 – Signalisation à validité zonale. Art. 73 – Signalisatie met zonale geldigheid.	109
Art. 74 – Panneaux additionnels. Art. 74 – Onderborden.	109
Chapitre 3 – Marques routières. Hoofdstuk 3 – Wegmarkeringen.	110
Art. 75 – Marques longitudinales indiquant le bord de la chaussée. Art. 75 – Overlangse markeringen die de rand van de rijbaan aanduiden.	110
Art. 76 – Marques longitudinales séparant les bandes de circulation. Art. 76 – Overlangse markeringen die de rijstroken van elkaar scheiden.	111
Art. 77 – Marques longitudinales indiquant une piste cyclable. Art. 77 – Overlangse markeringen die een fietspad aanduiden.	111

Art. 78 – Marques transversales. Art. 78 – Overlangse markeringen.	111
Art. 79 – Autres marques. Art. 79 – Andere markeringen.	111
TITRE 4 – PANNEAUX SUR VEHICULES. TITEL 4 – BORDEN OP VOERTUIGEN.	112
Art. 80 – Panneaux pour du transport spécifique. Art. 80 – Borden voor specifiek vervoer.	112
Art. 81 – Panneaux d’escorte pour un groupe de cyclistes. Art. 81 – Bord voor het begeleiden van een groep fietsers.	113
Art. 82 – Plaque de vitesse. Art. 82 – Snelheidsplaat.	113
TITRE 5 – CYCLES, LEURS REMORQUES ET VEHICULES ATTELES. TITEL 5 – RIJWIELEN, HUN AANHANGWAGENS EN GESPANNEN.	114
Art. 83 – Cycles et leurs remorques. Art. 83 – Rijwielen en hun aanhangwagens.	114
Art. 84 – Véhicules attelés. Art. 84 – Gespannen.	114
TITRE 6 – DISPOSITIONS ABROGATOIRES, TRANSITOIRES ET MISE EN VIGUEUR. TITEL 6 – OPHEFFING, OVERGANGSBEPALINGEN EN INWERKINGTREDING.	115
Art. 85 – Abrogation. Art. 85 – Opheffing.	115
Art. 86 – Dispositions transitoires. Art. 86 – Overgangsbepalingen.	118
Art. 87 – Entrée en vigueur. Art. 87 – Inwerkingtreding.	119
TABLE DES MATIERES INHOUDSOPGAVE.	121

Pour permettre aux taxis de pouvoir continuer à circuler sur les sites réservés aux véhicules des services de transport en commun, le mot « Taxi » devra être inscrit sur le nouveau signal F17 ou sur un panneau additionnel. Il est en effet impossible pour les gestionnaires d'adapter tous les signaux F17, précisément au 1^{er} janvier 2021. Le § 1^{er} prévoit une période d'un an, à partir du 1^{er} janvier 2020, pour placer la mention « Taxi » : les taxis pourront ainsi circuler sur les sites où, dans le futur, ils seront également autorisés à circuler.

Om taxi's vanaf 1 januari 2021 toe te laten tot de beddingen voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer zal het woord "taxi" moeten worden aangebracht op het nieuwe F17-bord of op een onderbord. Het is echter onmogelijk voor de wegbeheerders om dat precies op 1 januari 2021 te doen voor alle F17-borden. Daarom werd in § 1 in een periode voorzien van 1 jaar om dat te doen, en dus mogen, op de beddingen waar ook in de toekomst taxi's zullen worden toegelaten, de borden F17 vanaf 1 januari 2020 voorzien worden van het woord "taxi".

Art. 87 – Entrée en vigueur.

L'arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

Art. 87 – Inwerkingtreding.

Het besluit treedt in werking op 1 januari 2021.

Art. 88. – Article d'exécution.

Désigne la personne chargée de l'exécution de l'arrêté.

Art. 88. – Uitvoeringsbepaling.

Wijst de persoon aan die belast is met de uitvoering van het besluit.

Sire,

Sire,

De Votre Majesté,

Van Uwe Majesteit,

Le très respectueux et très fidèle serviteur.

de zeer eerbiedige en zeer getrouwe dienaar.

Le Ministre de la Mobilité,

De Minister van Mobiliteit,

Frédéric BELLOT

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
art. 1, eerste lid	art. 1, eerste lid	art. 1, eerste lid	art. 1, eerste lid
art. 1, tweede lid	art. 1, tweede lid	art. 1, tweede lid	art. 1, tweede lid
art. 2 (rijbaan)	art. 2.1	art. 2.1	art. 2 (rijbaan)
art. 2 (rijstrook)	art. 2.2, a)	art. 2.2, a)	art. 2 (rijstrook)
art. 2 (bedding gemeenschap. vervoer)	art. 2.8	art. 2.2, b)	art. 79, § 10
art. 2 (bedding gemeenschap. vervoer)	art. 72.5, eerste lid	art. 2.3	
art. 2 (bedding gemeenschap. vervoer)	art. 72.6, eerste lid	art. 2.4	
art. 2 (pechtstrook)	art. 2.62	art. 2.5	art. 2 (pad)
art. 2 (parkeerstrook)	art. 77.5	art. 2.6	art. 2 (aardeweg)
art. 2 (fietspad)	art. 2.7	art. 2.7	art. 2 (fietspad)
art. 2 (trottoir)	art. 2.40, eerste lid	art. 2.8	art. 2 (bedding gemeenschap. vervoer)
art. 2 (verhoogde inrichting)		art. 2.8, eerste lid	
art. 2 (kruispunt)	art. 2.9	art. 2.8, tweede lid	art. 76, § 5, 1°, tweede lid
art. 2 (gelijkgrondse berm)	art. 2.41, eerste lid	art. 2.9	art. 2 (kruispunt)
art. 2 (verhoogde berm)	art. 2.42, eerste lid	art. 2.10.	art. 2 (plein)
art. 2 (middenberm)	art. 2.44	art. 2.11	art. 2 (overweg)
art. 2 (pad)	art. 2.5	art. 2.12	
art. 2 (aardeweg)	art. 2.6	art. 2.13	art. 2 (bestuurder)
art. 2 (plein)	art. 2.10.	art. 2.14	art. 2 (voertuig)
art. 2 (overweg)	art. 2.11	art. 2.15.1	art. 2 (rijwiel)
art. 2 (verkeersgeleider)	art. 2.43	art. 2.15.1, eerste lid	
art. 2 (voetganger)	art. 2.46	art. 2.15.1, tweede lid	
art. 2 (bestuurder)	art. 2.13	art. 2.15.1, derde lid	
art. 2 (voertuig)	art. 2.14	art. 2.15.2, eerste lid, 1°	art. 2 (niet-gemotoriseerd VBT)
art. 2 (niet-gemotoriseerd VBT)	art. 2.15.2, eerste lid, 1°	art. 2.15.2, eerste lid, 2°	art. 2 (gemotoriseerd VBT)
art. 2 (gemotoriseerd VBT)	art. 2.15.2, eerste lid, 2°	art. 2.15.2, tweede lid	
art. 2 (voortbewegingstoestel)	art. 2.15.2, tweede lid	art. 2.15.2, derde lid	art. 2 (voortbewegingstoestel)
art. 2 (voortbewegingstoestel)	art. 2.15.2, derde lid	art. 2.15.2, vierde lid	
art. 2 (voortbewegingstoestel)	art. 2.15.2, vierde lid	art. 2.15.3	art. 2 (gemotoriseerde rijwiel)
art. 2 (voortbewegingstoestel)	art. 7bis, eerste lid	art. 2.15.3, eerste lid	
art. 2 (voortbewegingstoestel)	art. 7bis, tweede lid	art. 2.15.3, tweede lid	
art. 2 (voortbewegingstoestel)	art. 7bis, derde lid	art. 2.15.3, derde lid	
art. 2 (rijwiel)	art. 2.15.1	art. 2.16	
art. 2 (gemotoriseerde rijwiel)	art. 2.15.3	art. 2.17, eerste lid, 1)	art. 2 (bromfiets klasse A)
		art. 2.17, eerste lid, 2), a)eerste streepje	art. 2 (bromfiets klasse B)
art. 2 (motorvoertuig)	art. 2.16	art. 2.17, eerste lid, 2), a)tweede streepje	art. 2 (bromfiets klasse B)
art. 2 (bromfiets)	art. 2.17	art. 2.17, eerste lid, 2), b), al. 1eerste streepje	art. 2 (bromfiets klasse B)
art. 2 (bromfiets klasse A)	art. 2.17, eerste lid, 1)	art. 2.17, eerste lid, 2), b), al. 1tweede streepje	art. 2 (bromfiets klasse B)
art. 2 (bromfiets klasse B)	art. 2.17, eerste lid, 2)	art. 2.17, eerste lid, 2), b), al. 1derde streepje	art. 2 (bromfiets klasse B)
art. 2 (speed pedelec - bromfiets P)	art. 2.17, eerste lid, 3)	art. 2.17, eerste lid, 2), b), al. 2	art. 2 (bromfiets klasse B)
art. 2 (motorfiets)	art. 2.18, eerste lid	art. 2.17, eerste lid, 3)eerste streepje	art. 2 (speed pedelec - bromfiets P)
art. 2 (motorfiets)	art. 2.18, tweede lid	art. 2.17, eerste lid, 3)tweede streepje	art. 2 (speed pedelec - bromfiets P)
art. 2 (driewieler met motor)	art. 2.19	art. 2.17, eerste lid, 3)derde streepje	art. 2 (speed pedelec - bromfiets P)
art. 2 (vierwieler met motor)	art. 2.20.		

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
art. 2 (auto)	art. 2.21	art. 2.17, tweede lid	art. 2 (bromfietsen)
art. 2 (personenauto)		art. 2.17, derde lid	art. 2 (bromfietsen)
art. 2 (auto voor dubbelgebruik)		art. 2.17, vierde lid	art. 2 (bromfietsen)
art. 2 (minibus)		art. 2.17, vijfde lid	
art. 2 (kampeerwagen)		art. 2.17, zesde lid	art. 2 (bromfietsen)
art. 2 (lichte vrachtauto)		art. 2.17, zevende lid	
art. 2 (autobus)	art. 2.65	art. 2.18, eerste lid	art. 2 (motorfiets)
art. 2 (autocar)	art. 2.66	art. 2.18, tweede lid	art. 2 (motorfiets)
art. 2 (vrachtwagen)		art. 2.19, eerste lid	art. 2 (driewieler met motor)
art. 2 (trekker)		art. 2.19, tweede lid	art. 2 (driewieler met motor)
art. 2 (aanhangwagen)	art. 2.24	art. 2.19, derde lid	
art. 2 (kampeeraanhangwagen)		art. 2.20., eerste lid	art. 2 (vierwieler met motor)
art. 2 (landbouwvoertuig)	art. 2.67	art. 2.20., tweede lid	
art. 2 (prioritair voertuig)	art. 37.1	art. 2.20., derde lid	
art. 2 (oplegger)		art. 2.21	art. 2 (auto)
art. 2 (sleep)	art. 2.25	art. 2.22	art. 2 (stilstaan)
art. 2 (folkloristische voertuigen)		art. 2.23	art. 2 (parkeren)
art. 2 (passagiersruimte)		art. 2.24	art. 2 (aanhangwagen)
art. 2 (stilstaan)	art. 2.22	art. 2.25	art. 2 (sleep)
art. 2 (parkeren)	art. 2.23	art. 2.26	art. 2 (technisch reglement auto's)
art. 2 (voertuigdelen)	art. 2.50.	art. 2.27	art. 2 (technisch regl. brom-/motorfietsen)
art. 2 (gemeentelijke parkeerkaart)	art. 2.51	art. 2.28	
art. 2 (bewonerskaart)	art. 2.52	art. 2.29	
art. 2 (parkeerkaart voor voertuigdelen)	art. 2.53	art. 2.30.	
art. 2 (plaatselijk verkeer/bediening)	art. 2.47	art. 2.31	
art. 2 (technisch reglement auto's)	art. 2.26	art. 2.32, eerste lid	
art. 2 (technisch regl. brom-/motorfietsen)	art. 2.27	art. 2.32, tweede lid	
art. 3, 1°	art. 3, 1°	art. 2.32, derde lid	
art. 3, 2°	art. 3, , 1°/1°	art. 2.33	
art. 3, 3°	art. 3, 2°	art. 2.34	
art. 3, 4°	art. 3, 7°	art. 2.35	
art. 3, 5°	art. 3, 5°	art. 2.36	
art. 3, 6°	art. 3, 9°	art. 2.36	
art. 3, 7°	art. 3, 11°	art. 2.37	
art. 3, 8°	art. 3, 13°	art. 2.38	
art. 3, 9°		art. 2.39	
art. 4, § 1	art. 4.1	art. 2.40, eerste lid	art. 2 (trottoir)
art. 4, § 2, 1°	art. 4.2	art. 2.40, tweede lid	
art. 4, § 2, 2°	art. 4.2	art. 2.41, eerste lid	art. 2 (gelijkgrondse berm)
art. 4, § 2, 3°	art. 4.2	art. 2.41, tweede lid	
art. 4, § 3, eerste lid	art. 4.3	art. 2.42, eerste lid	art. 2 (verhoogde berm)
art. 4, § 3, tweede lid	art. 4.3	art. 2.42, tweede lid	
art. 4, § 4, eerste lid	art. 4.4	art. 2.43	art. 2 (verkeersgeleider)
art. 4, § 4, tweede lid	art. 4.4	art. 2.44	art. 2 (middenberm)
art. 4, § 4, derde lid	art. 4.4	art. 2.45	

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
art. 4, § 5, eerste lid	art. 59.1	art. 2.46	art. 2 (voetganger)
art. 4, § 5, tweede lid	art. 35.2.2	art. 2.47	art. 2 (plaatselijk verkeer/bediening)
art. 5, § 1	art. 40bis2	art. 2.48, eerste lid	
art. 5, § 1	art. 41.3.1, 2°	art. 2.48, tweede lid	
art. 5, § 2, 1°	art. 40bis2	art. 2.48, derde lid	
art. 5, § 2, 2°	art. 40bis1	art. 2.49, eerste lid	
art. 5, § 2, 2°	art. 41.3.1, 2°, b)	art. 2.49, tweede lid	
art. 5, § 2, 2°	art. 41.3.1, 2°, c)	art. 2.50.	art. 2 (voertuigdelen)
art. 5, § 2, 3°	art. 41.3.1, 2°, a)	art. 2.51	art. 2 (gemeentelijke parkeerkaart)
art. 5, § 2, 4°	art. 41.3.1, 2°, a)	art. 2.52	art. 2 (bewonerskaart)
art. 5, § 3, 1°	art. 40bis3	art. 2.53	art. 2 (parkeerkaart voor voertuigdelen)
art. 5, § 3, 1°	art. 41.3.2	art. 2.54	
art. 5, § 3, 1°	art. 43ter4	art. 2.55	
art. 5, § 3, 2°, a)	art. 43ter3, 1°	art. 2.56	
art. 5, § 3, 2°, b)	art. 59.19, tweede lid	art. 2.57	
art. 5, § 3, 2°, c)	art. 59.21	art. 2.58	
art. 5, § 4, eerste lid, 1°	art. 40bis3	art. 2.59	
art. 5, § 4, eerste lid, 1°	art. 41.3.2	art. 2.60.	
art. 5, § 4, eerste lid, 2°		art. 2.61	
art. 5, § 4, tweede lid		art. 2.62	art. 2 (pechtstrook)
art. 6, 1°	art. 6.1	art. 2.63	
art. 6, 2°, eerste lid	art. 6.3, eerste lid	art. 2.64	
art. 6, 2°, tweede lid, a)	art. 6.3, tweede lid	art. 2.65	art. 2 (autobus)
art. 6, 2°, tweede lid, b)	art. 6.3, tweede lid	art. 2.66	art. 2 (autocar)
art. 6, 3°	art. 41.3.1, 2°, e)	art. 2.67	art. 2 (landbouwvoertuig)
art. 6, 4°		art. 2.68	
art. 6, 5°	art. 6	art. 3, 1°	art. 3, 1°
art. 7, § 1, eerste lid	art. 7.1	art. 3, , 1°/1°	art. 3, 2°
art. 7, § 1, tweede lid	art. 10.1, 1°	art. 3, 2°	art. 3, 3°
art. 7, § 2	art. 7.2	art. 3, 3°	
art. 7, § 2	art. 7.1	art. 3, 4°	
art. 7, § 3	art. 7.3	art. 3, 5°	art. 3, 5°
art. 8, § 1	art. 8.1	art. 3, 6°	
art. 8, § 2, 1°, eerste lid	art. 8.2, 1°, eerste lid	art. 3, 7°	art. 3, 4°
art. 8, § 2, 1°, tweede lid, a)	art. 8.2, 1°, tweede lid, a)	art. 3, 8°	
art. 8, § 2, 1°, tweede lid, b)	art. 8.2, 1°, tweede lid, b)	art. 3, 9°	art. 3, 6°
art. 8, § 2, 1°, tweede lid, c)	art. 8.2, 1°, tweede lid, c)	art. 3, 10°	
art. 8, § 2, 1°, tweede lid, d)	art. 8.2, 1°, tweede lid, d)	art. 3, 11°	art. 3, 7°
art. 8, § 2, 2°, eerste lid	art. 8.2, 2°, eerste lid	art. 3, 12°	
art. 8, § 2, 2°, tweede lid, a)	art. 8.2, 2°, tweede lid, a)	art. 3, 13°	art. 3, 8°
art. 8, § 2, 2°, tweede lid, b)	art. 8.2, 2°, tweede lid, b)	art. 4.1	art. 4, § 1
art. 8, § 2, 2°, tweede lid, c)	art. 8.2, 2°, tweede lid, c)	art. 4.2, 1°	art. 4, § 2, 1°
art. 8, § 2, 2°, tweede lid, d)	art. 8.2, 2°, tweede lid, d)	art. 4.2, 2°	art. 4, § 2, 2°
art. 8, § 2, 3°, eerste lid	art. 8.2, 3°, eerste lid	art. 4.2, 3°	art. 4, § 2, 3°
art. 8, § 2, 3°, tweede lid, a)	art. 8.2, 3°, tweede lid, a)	art. 4.3, eerste lid	art. 4, § 3, eerste lid
art. 8, § 2, 3°, tweede lid, b)	art. 8.2, 3°, tweede lid, b)	art. 4.3, tweede lid	art. 4, § 3, tweede lid
art. 8, § 2, 3°, tweede lid, c)	art. 8.2, 3°, tweede lid, c)	art. 4.4, eerste lid	art. 4, § 4, eerste lid
art. 8, § 2, 3°, tweede lid, d)	art. 8.2, 3°, tweede lid, d)	art. 4.4, tweede lid	art. 4, § 4, tweede lid
art. 8, § 2, 3°, tweede lid, e)	art. 8.2, 3°, tweede lid, e)	art. 4.4, derde lid	art. 4, § 4, derde lid
art. 8, § 2, 4°	art. 8.2, 4°	art. 5	

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
art. 8, § 2, 5°, eerste lid	art. 8.2, 5°, eerste lid	art. 6	art. 6, 5°
art. 8, § 2, 5°, tweede lid	art. 8.2, 5°, tweede lid	art. 6.1	art. 6, 1°
art. 8, § 2, 6°	art. 8.2, 6°	art. 6.2	art. 6, 3°
art. 8, § 3	art. 8.3, eerste lid	art. 6.3, eerste lid	art. 6, 2°, eerste lid
art. 8, § 4, eerste lid	art. 8.3, tweede lid	art. 6.3, tweede lid	art. 6, 2°, tweede lid, a)
art. 8, § 4, tweede lid		art. 6.3, tweede lid	art. 6, 2°, tweede lid, b)
art. 8, § 4, derde lid	art. 8.3, tweede lid	art. 7.1	art. 7, § 1, eerste lid
art. 8, § 4, derde lid		art. 7.2	art. 7, § 2
art. 8, § 4, vierde lid		art. 7.3	art. 7, § 3
art. 8, § 5	art. 8.4	art. 7.4	
art. 8, § 6	art. 8.5	art. 7bis	art. 2 (voortbewegingstoestel)
art. 9, § 1, eerste lid, 1°	art. 42.1	art. 7ter	art. 2 (gemotoriseerde rijwiel)
art. 9, § 1, eerste lid, 2°	art. 42.1	art. 8.1	art. 8, § 1
art. 9, § 1, eerste lid, 3°	art. 42.1	art. 8.2, 1°, eerste lid	art. 8, § 2, 1°, eerste lid
art. 9, § 1, eerste lid, 4°	art. 42.1	art. 8.2, 1°, tweede lid, a)	art. 8, § 2, 1°, tweede lid, a)
art. 9, § 1, eerste lid, 5°	art. 42.2.2	art. 8.2, 1°, tweede lid, b)	art. 8, § 2, 1°, tweede lid, b)
art. 9, § 1, eerste lid, 6°	art. 42.2.2, 1°	art. 8.2, 1°, tweede lid, c)	art. 8, § 2, 1°, tweede lid, c)
art. 9, § 1, eerste lid, 7°	art. 42.2.2, 2°	art. 8.2, 1°, tweede lid, d)	art. 8, § 2, 1°, tweede lid, d)
art. 9, § 1, tweede lid	art. 42.2.2, 2°	art. 8.2, 2°, eerste lid	art. 8, § 2, 2°, eerste lid
art. 9, § 1, derde lid	art. 42.2.2, 2°	art. 8.2, 2°, tweede lid, a)	art. 8, § 2, 2°, tweede lid, a)
art. 9, § 1, derde lid	art. 42.3, tweede lid	art. 8.2, 2°, tweede lid, b)	art. 8, § 2, 2°, tweede lid, b)
art. 9, § 1, vierde lid	art. 22bis, 1°	art. 8.2, 2°, tweede lid, c)	art. 8, § 2, 2°, tweede lid, c)
art. 9, § 1, vierde lid	art. 22octies2, eerste lid	art. 8.2, 2°, tweede lid, d)	art. 8, § 2, 2°, tweede lid, d)
art. 9, § 2, eerste lid	art. 9.1.1	art. 8.2, 3°, eerste lid	art. 8, § 2, 3°, eerste lid
art. 9, § 2, tweede lid	art. 9.3.1, eerste lid	art. 8.2, 3°, tweede lid, a)	art. 8, § 2, 3°, tweede lid, a)
art. 9, § 2, derde lid	art. 9.3.1, eerste lid	art. 8.2, 3°, tweede lid, b)	art. 8, § 2, 3°, tweede lid, b)
art. 9, § 2, vierde lid	art. 9.6	art. 8.2, 3°, tweede lid, c)	art. 8, § 2, 3°, tweede lid, c)
art. 9, § 2, vijfde lid	art. 9.2	art. 8.2, 3°, tweede lid, d)	art. 8, § 2, 3°, tweede lid, d)
art. 9, § 2, zesde lid	art. 9.4	art. 8.2, 3°, tweede lid, e)	art. 8, § 2, 3°, tweede lid, e)
art. 9, § 3, 1°	art. 9.5, 1°	art. 8.2, 4°	art. 8, § 2, 4°
art. 9, § 3, 2°	art. 9.5, 2°	art. 8.2, 5°, eerste lid	art. 8, § 2, 5°, eerste lid
art. 9, § 4, 1°	art. 9.7, 1°	art. 8.2, 5°, tweede lid	art. 8, § 2, 5°, tweede lid
art. 9, § 4, 2°	art. 9.7, 2°	art. 8.2, 6°	art. 8, § 2, 6°
art. 9, § 4, 3°	art. 9.7, 3°	art. 8.3, eerste lid	art. 8, § 3
art. 9, § 5	art. 22decies	art. 8.3, tweede lid	art. 8, § 4
art. 9, § 6, eerste lid, 1°	art. 9.1.2, 1°, eerste lid	art. 8.4	art. 8, § 5
art. 9, § 6, eerste lid, 2°	art. 9.1.2, 1°, tweede lid	art. 8.4	art. 55, tiende lid
art. 9, § 6, eerste lid, 3°	art. 9.1.2, 1°, tweede lid	art. 8.5	art. 8, § 6
art. 9, § 6, tweede lid, 1°	art. 9.1.1	art. 8.6, eerste lid	
art. 9, § 6, tweede lid, 2°	art. 9.1.2, 4°	art. 8.6, tweede lid	
art. 9, § 6, tweede lid, 3°	art. 9.1.2, 4°	art. 9.1.1	art. 9, § 2, eerste lid
art. 9, § 6, derde lid, 1°	art. 9.1.2, 3°	art. 9.1.1	art. 9, § 6, tweede lid, a)
art. 9, § 6, derde lid, 2°	art. 9.1.2, 5°	art. 9.1.2, 1°	art. 9, § 6, eerste lid
art. 9, § 6, derde lid, 3°	art. 22octies2, eerste lid	art. 9.1.2, 2°	art. 9, § 7, 1°, a)
art. 9, § 6, derde lid, 3°	art. 22novies, eerste lid	art. 9.1.2, 2°, tweede lid	art. 9, § 7, 2°
art. 9, § 6, derde lid, 4°		art. 9.1.2, 3°	art. 9, § 6, derde lid, 1°
art. 9, § 7, 1°, a)	art. 9.1.2, 2°	art. 9.1.2, 4°	art. 11, § 3, 7°
art. 9, § 7, 1°, b)	art. 22octies2, eerste lid	art. 9.1.2, 4°	art. 9, § 6, tweede lid, b)
art. 9, § 7, 1°, b)	art. 22novies, eerste lid	art. 9.1.2, 4°	art. 9, § 6, tweede lid, c)
art. 9, § 7, 2°	art. 9.1.2, 2°, tweede lid	art. 9.1.2, 5°	art. 11, § 3, 7°
art. 9, § 8	art. 9.3.2	art. 9.1.2, 5°	art. 9, § 6, derde lid, 2°
art. 9, § 9	art. 9.1.3	art. 9.1.3	art. 9, § 9

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
art. 9, § 10	art. 22octies2, eerste lid	art. 9.2	art. 9, § 2, vijfde lid
art. 10, § 1	art. 10.1, 1°	art. 9.3.1, eerste lid	art. 9, § 2, tweede lid
art. 10, § 2	art. 10.1, 2°	art. 9.3.1, eerste lid	art. 9, § 2, derde lid
art. 10, § 2	art. 10.1, 3°	art. 9.3.1, tweede lid	
art. 10, § 3	art. 10.2, eerste lid	art. 9.3.1, derde lid	art. 24, § 2
art. 10, § 4	art. 10.2, eerste lid	art. 9.3.1, vierde lid	
art. 10, § 5	art. 10.4	art. 9.3.2, eerste lid	art. 9, § 8, eerste lid
art. 10, § 6	art. 10.3	art. 9.3.2, tweede lid	art. 9, § 8, tweede lid
art. 10, § 7		art. 9.3.2, derde lid	
art. 11, § 1	art. 12.5	art. 9.3.2, vierde lid	art. 13, § 3, 1°, d)
art. 11, § 2, eerste lid	art. 12.3.1	art. 9.4	art. 9, § 2, zesde lid
art. 11, § 2, tweede lid, 1°	art. 12.3.1, tweede lid, b)	art. 9.5, 1°	art. 9, § 3, 1°
art. 11, § 2, tweede lid, 2°		art. 9.5, 2°	art. 9, § 3, 2°
art. 11, § 2, tweede lid, 3°	art. 12.3.1, tweede lid	art. 9.5, 3°	
art. 11, § 2, tweede lid, 4°	art. 12.3.1, eerste lid	art. 9.6, eerste lid	art. 9, § 2, vierde lid
art. 11, § 3, 1°	art. 12.1	art. 9.6, tweede lid	
art. 11, § 3, 2°	art. 38	art. 9.6, derde lid	
art. 11, § 3, 3°, eerste lid	art. 39, eerste lid	art. 9.7, 1°	art. 9, § 4, 1°
art. 11, § 3, 3°, tweede lid	art. 39, tweede lid	art. 9.7, 2°	art. 9, § 4, 2°
art. 11, § 3, 4°	art. 12.4bis	art. 9.7, 3°	art. 9, § 4, 3°
art. 11, § 3, 5°	art. 40.4.2	art. 10.1, 1°	art. 7, § 2
art. 11, § 3, 6°	art. 43.3	art. 10.1, 1°	art. 10, § 1
art. 11, § 3, 6°	art. 40ter, vierde lid	art. 10.1, 2°	art. 10, § 2
art. 11, § 3, 7°	art. 9.1.2, 4°	art. 10.1, 3°	art. 10, § 2
art. 11, § 3, 7°	art. 9.1.2, 5°	art. 10.2, eerste lid	art. 10, § 3
art. 11, § 3, 7°	art. 22sexies2, tweede lid	art. 10.2, eerste lid	art. 10, § 4
art. 11, § 3, 8°	art. 42.2.2, 1°	art. 10.2, tweede lid	
art. 12	art. 12bis	art. 10.3	art. 10, § 6
art. 13, § 1, eerste lid	art. 12.4, eerste lid	art. 10.4	art. 10, § 5
art. 13, § 1, tweede lid, 1°	art. 12.4, tweede lid	art. 11.1, eerste lid	
art. 13, § 1, tweede lid, 2°	art. 12.4, tweede lid	art. 11.1, tweede lid	
art. 13, § 1, tweede lid, 3°	art. 12.4, tweede lid	art. 11.1, derde lid	
art. 13, § 1, tweede lid, 4°		art. 11.2, 1°, eerste lid, a), al. 1	art. 21, § 1, eerste lid
art. 13, § 2	art. 13	art. 11.2, 1°, eerste lid, a), al. 2	art. 21, § 1, tweede lid
art. 13, § 3, 1°, a)		art. 11.2, 1°, eerste lid, b), al. 1	
art. 13, § 3, 1°, b)		art. 11.2, 1°, eerste lid, b), al. 2	
art. 13, § 3, 1°, c)		art. 11.2, 1°, tweede lid	art. 21, § 1, derde lid
art. 13, § 3, 1°, d)	art. 9.3.2, vierde lid	art. 11.2, 2°, eerste lid, a)	
art. 13, § 3, 1°, e)	art. 39	art. 11.2, 2°, eerste lid, b)	
art. 13, § 3, 1°, f)		art. 11.2, 2°, tweede lid	
art. 13, § 3, 2°	art. 12.4, derde lid	art. 11.3, 1°	
art. 14, eerste lid	art. 14.1	art. 11.3, 2°	
art. 14, tweede lid	art. 14.2	art. 11.3, 3°	
art. 15, § 1	art. 15.1	art. 11.3, 4°	
art. 15, § 2, eerste lid	art. 15.2, eerste lid	art. 11.3, 5°	
art. 15, § 2, tweede lid	art. 15.2, tweede lid	art. 12.1	art. 11, § 3, 1°
art. 15, § 3	art. 15.3	art. 12.2	
art. 15, § 4	art. 15.4	art. 12.3.1, eerste lid	art. 11, § 2, eerste lid
art. 16, § 1	art. 16.1	art. 12.3.1, eerste lid	art. 11, § 2, tweede lid, 4°
art. 16, § 2, 1°	art. 16.2	art. 12.3.1, tweede lid	art. 11, § 2, tweede lid, 3°
art. 16, § 2, 2°	art. 16.2	art. 12.3.1, derde lid, a)	
art. 16, § 2, 3°		art. 12.3.1, derde lid, b)	art. 11, § 2, tweede lid, 1°

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
art. 16, § 2, 4°		art. 12.4, eerste lid	art. 13, § 1, eerste lid
art. 16, § 2, 5°		art. 12.4, tweede lid	art. 13, § 1, tweede lid, 1°
art. 16, § 2, 6°	art. 16.2bis, eerste lid	art. 12.4, tweede lid	art. 13, § 1, tweede lid, 2°
art. 16, § 2, 6°, a)	art. 16.2bis, tweede lid	art. 12.4, tweede lid	art. 13, § 1, tweede lid, 3°
art. 16, § 2, 6°, b)	art. 16.2bis, derde lid	art. 12.4, tweede lid	art. 13, § 1, tweede lid, 4°
art. 16, § 3, eerste lid	art. 16.3, eerste lid	art. 12.4, derde lid	art. 13, § 3, 1°, f)
art. 16, § 3, tweede lid	art. 16.3, tweede lid	art. 12.4, derde lid	art. 13, § 3, 2°
art. 16, § 4, 1°, a)	art. 16.4, 1°, a)	art. 12.4bis	art. 11, § 3, 4°
art. 16, § 4, 1°, b)	art. 16.4, 1°, b)	art. 12.5	art. 11, § 1
art. 16, § 4, 1°, c)	art. 16.4, 1°, c)	art. 12bis	art. 12
art. 16, § 4, 1°, d)	art. 16.4, 1°, d)	art. 13	art. 13, § 2
art. 16, § 4, 2°	art. 16.4, 2°	art. 14.1	art. 14, eerste lid
art. 16, § 5	art. 16.5	art. 14.2	art. 14, tweede lid
art. 16, § 6, eerste lid	art. 16.6, eerste lid	art. 15.1	art. 15, § 1
art. 16, § 6, tweede lid	art. 16.6, tweede lid	art. 15.2, eerste lid	art. 15, § 2, eerste lid
art. 16, § 6, derde lid, 1°	art. 16.6, derde lid, 1°	art. 15.2, tweede lid	art. 15, § 2, tweede lid
art. 16, § 6, derde lid, 2°	art. 16.6, derde lid, 2°	art. 15.3	art. 15, § 3
art. 16, § 7	art. 16.7	art. 15.4	art. 15, § 4
art. 16, § 8, eerste lid	art. 16.9, eerste lid	art. 16.1	art. 16, § 1
art. 16, § 8, tweede lid, 1°	art. 16.9, tweede lid	art. 16.2	art. 16, § 2, 1°
art. 16, § 8, tweede lid, 2°	art. 16.9, derde lid	art. 16.2	art. 16, § 2, 2°
art. 17, § 1, 1°	art. 17.2, 1°	art. 16.2bis, eerste lid	art. 16, § 2, 6°
art. 17, § 1, 2°, a)	art. 17.2, 2°, a)	art. 16.2bis, tweede lid	art. 16, § 2, 6°, a)
art. 17, § 1, 2°, b)	art. 17.2, 2°, b)	art. 16.2bis, derde lid	art. 16, § 2, 6°, b)
art. 17, § 1, 3°	art. 17.2, 3°	art. 16.3, eerste lid	art. 16, § 3, eerste lid
art. 17, § 1, 4°	art. 17.2, 4°	art. 16.3, tweede lid	art. 16, § 3, tweede lid
art. 17, § 1, 5°	art. 17.2, 5°	art. 16.4, 1°, a)	art. 16, § 4, 1°, a)
art. 17, § 1, 6°	art. 22ter.1, 2°	art. 16.4, 1°, b)	art. 16, § 4, 1°, b)
art. 17, § 1, 7°, eerste lid	art. 17.2, 6°, eerste lid	art. 16.4, 1°, c)	art. 16, § 4, 1°, c)
art. 17, § 1, 7°, tweede lid	art. 17.2, 6°, tweede lid	art. 16.4, 1°, d)	art. 16, § 4, 1°, d)
art. 17, § 2	art. 22novies, tweede lid	art. 16.4, 2°	art. 16, § 4, 2°
art. 17, § 3	art. 17.3	art. 16.5	art. 16, § 5
art. 18, § 1	art. 18.2	art. 16.6, eerste lid	art. 16, § 6, eerste lid
art. 18, § 2	art. 18.3	art. 16.6, tweede lid	art. 16, § 6, tweede lid
art. 18, § 3	art. 18.4, eerste lid	art. 16.6, derde lid, 1°	art. 16, § 6, derde lid, 1°
art. 19, § 1, 1°	art. 19.4	art. 16.6, derde lid, 2°	art. 16, § 6, derde lid, 2°
art. 19, § 1, 2°	art. 19.5	art. 16.7	art. 16, § 7
art. 19, § 1, 3°	art. 19.1	art. 16.9, eerste lid	art. 16, § 8, eerste lid
art. 19, § 2, 1°	art. 19.2, 1°, eerste lid	art. 16.9, tweede lid	art. 16, § 8, tweede lid, 1°
art. 19, § 2, 1°	art. 19.2, 1°, tweede lid	art. 16.9, derde lid	art. 16, § 8, tweede lid, 2°
art. 19, § 2, 2°, eerste lid	art. 19.2, 2°, eerste lid	art. 17.1	
art. 19, § 2, 2°, eerste lid	art. 19.6	art. 17.2, 1°	art. 17, § 1, 1°
art. 19, § 2, 2°, tweede lid	art. 19.2, 2°, tweede lid	art. 17.2, 2°, a)	art. 17, § 1, 2°, a)
art. 19, § 2, 2°, derde lid	art. 19.2, 2°, derde lid	art. 17.2, 2°, b)	art. 17, § 1, 2°, b)
art. 19, § 2, 3°	art. 19.2, 4°	art. 17.2, 3°	art. 17, § 1, 3°
art. 19, § 3, 1°	art. 19.3, 1°, eerste lid	art. 17.2, 4°	art. 17, § 1, 4°
art. 19, § 3, 1°	art. 19.3, 1°, tweede lid	art. 17.2, 5°	art. 17, § 1, 5°
art. 19, § 3, 2°	art. 19.3, 2°, a)	art. 17.2, 6°, eerste lid	art. 17, § 1, 7°, eerste lid
art. 19, § 3, 2°	art. 19.3, 2°, b)	art. 17.2, 6°, tweede lid	art. 17, § 1, 7°, tweede lid
art. 19, § 3, 2°	art. 19.6	art. 17.3	art. 17, § 3
art. 19, § 3, 3°	art. 19.3, 2°, b)	art. 18.1	
art. 19, § 3, 3°	art. 19.6	art. 18.2	art. 18, § 1

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
art. 19, § 3, 4°	art. 19.3, 3°	art. 18.3	art. 18, § 2
art. 19, § 3, 5°	art. 19.3, 5°	art. 18.4, eerste lid	art. 18, § 3, 1°
art. 20, § 1	art. 20.1	art. 18.4, eerste lid	art. 18, § 3, 2°
art. 20, § 2	art. 20.2	art. 18.4, tweede lid	art. 48, § 5, eerste lid
art. 20, § 3, 1°	art. 20.3, 1°	art. 18.4, derde lid	art. 48, § 5, tweede lid
art. 20, § 3, 2°	art. 20.3, 2°	art. 18.4, vierde lid	art. 35, § 5, 3°
art. 20, § 3, 3°	art. 20.3, 3°	art. 19.1	art. 19, § 1, 3°
art. 20, § 3, 4°	art. 20.4	art. 19.2, 1°, eerste lid	art. 19, § 2, 1°
art. 21, § 1, eerste lid	art. 11.2, 1°, eerste lid, a), al. 1	art. 19.2, 1°, tweede lid	art. 19, § 2, 1°
art. 21, § 1, tweede lid	art. 11.2, 1°, eerste lid, a), al. 2	art. 19.2, 1°, derde lid	art. 24, § 3
art. 21, § 1, derde lid	art. 11.2, 1°, tweede lid	art. 19.2, 1°, vierde lid	art. 24, § 3
art. 21, § 2, eerste lid, 1°	art. 21.1, eerste lid, eerste streepje	art. 19.2, 2°, eerste lid	art. 19, § 2, 2°, eerste lid
art. 21, § 2, eerste lid, 2°	art. 21.1, eerste lid, tweede streepje	art. 19.2, 2°, tweede lid	art. 19, § 2, 2°, tweede lid
art. 21, § 2, eerste lid, 3°	art. 21.1, eerste lid, derde streepje	art. 19.2, 2°, derde lid	art. 19, § 2, 2°, derde lid
art. 21, § 2, eerste lid, 4°	art. 21.1, eerste lid, vierde streepje	art. 19.2, 3°	
art. 21, § 2, eerste lid, 5°	art. 21.1, eerste lid, vijfde streepje	art. 19.2, 4°	art. 19, § 2, 3°
art. 21, § 2, tweede lid	art. 21.1, tweede lid	art. 19.3, 1°	art. 19, § 3, 1°
art. 21, § 3	art. 21.2	art. 19.3, 2°, a)	art. 19, § 3, 2°
art. 21, § 4, eerste lid	art. 21.3	art. 19.3, 2°, b)	art. 19, § 3, 2°
art. 21, § 4, tweede lid		art. 19.3, 2°, b)	art. 19, § 3, 3°
art. 21, § 5, 1°	art. 21.4, 1°	art. 19.3, 3°	art. 19, § 3, 4°
art. 21, § 5, 2°	art. 21.4, 2°	art. 19.3, 4°	
art. 21, § 5, 3°	art. 21.4, 3°	art. 19.3, 5°	art. 19, § 3, 5°
art. 21, § 5, 4°	art. 21.4, 4°	art. 19.4	art. 19, § 1, 1°
art. 21, § 5, 5°	art. 21.4, 5°	art. 19.5	art. 19, § 1, 2°
art. 21, § 6, 1°	art. 21.6, 1°	art. 19.6	art. 19, § 2, 2°
art. 21, § 6, 2°	art. 21.6, 2°	art. 19.6	art. 19, § 3, 2°
art. 21, § 6, 3°	art. 21.6, 4°	art. 19.6	art. 19, § 3, 3°
art. 21, § 6, 4°	art. 21.6, 5°	art. 20.1	art. 20, § 1
art. 21, § 7	art. 21.7	art. 20.2	art. 20, § 2
art. 21, § 8	art. 21.8	art. 20.3, 1°	art. 20, § 3, 1°
art. 21, § 9, 1°	art. 59.10, 1°	art. 20.3, 2°	art. 20, § 3, 2°
art. 21, § 9, 2°	art. 59.10, 2°	art. 20.3, 3°	art. 20, § 3, 3°
art. 21, § 10	art. 48bis1	art. 20.4	art. 20, § 3, 4°
art. 22, § 1, eerste lid	art. 22.1	art. 21.1, eerste lid, eerste streepje	art. 21, § 2, eerste lid, 1°
art. 22, § 1, tweede lid, 1°	art. 22.1	art. 21.1, eerste lid, tweede streepje	art. 21, § 2, eerste lid, 2°
art. 22, § 1, tweede lid, 2°	art. 22.1	art. 21.1, eerste lid, derde streepje	art. 21, § 2, eerste lid, 3°
art. 22, § 1, tweede lid, 3°		art. 21.1, eerste lid, vierde streepje	art. 21, § 2, eerste lid, 4°
art. 22, § 1, tweede lid, 4°	art. 22.1	art. 21.1, eerste lid, vijfde streepje	art. 21, § 2, eerste lid, 5°
art. 22, § 1, tweede lid, 5°	art. 22.1	art. 21.1, tweede lid	art. 21, § 2, tweede lid
art. 22, § 2	art. 22.2	art. 21.2	art. 21, § 3
art. 23, eerste lid	art. 22bis, 1°	art. 21.3	art. 21, § 4
art. 23, tweede lid	art. 22bis, 2°	art. 21.4, 1°	art. 21, § 5, 1°
art. 23, derde lid	art. 22bis, 2°	art. 21.4, 2°	art. 21, § 5, 2°
art. 24, § 1, 1°		art. 21.4, 3°	art. 21, § 5, 3°
art. 24, § 1, 2°		art. 21.4, 4°	art. 21, § 5, 4°
art. 24, § 2	art. 9.3.1, derde lid	art. 21.4, 4°	art. 29, 1°, j)
art. 24, § 3	art. 19.2, 1°, derde lid	art. 21.4, 5°	art. 21, § 5, 5°
art. 24, § 3	art. 19.2, 1°, vierde lid	art. 21.6, 1°	art. 21, § 6, 1°

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
art. 25, 1°	art. 22octies1	art. 21.6, 2°	art. 21, § 6, 2°
art. 25, 1°	art. 22quinquies1, eerste lid	art. 21.6, 4°	art. 21, § 6, 3°
art. 25, 1°	art. 22quinquies1, tweede lid, 3°	art. 21.6, 5°	art. 21, § 6, 4°
art. 25, 1°	art. 22octies1, eerste lid, d)	art. 21.7	art. 21, § 7
art. 25, 2°	art. 22quinquies1, tweede lid, vijfde streepje	art. 21.8	art. 21, § 8
art. 25, 2°	art. 22octies1, eerste lid, d)	art. 22.1	art. 22, § 1, eerste lid
art. 25, 3°		art. 22.1	art. 22, § 1, tweede lid, 1°
art. 25, 4°		art. 22.1	art. 22, § 1, tweede lid, 2°
art. 25, 5°	art. 22quinquies1, tweede lid, vierde streepje	art. 22.1	art. 22, § 1, tweede lid, 4°
art. 25, 5°	art. 22octies1, eerste lid, a)	art. 22.1	art. 22, § 1, tweede lid, 5°
art. 25, 6°		art. 22.2	art. 22, § 2
art. 25, 7°		art. 22bis, 1°	art. 9, § 1, vierde lid
art. 25, 8°, eerste lid	art. 22quinquies1, tweede lid, tweede streepje	art. 22bis, 1°	art. 23, eerste lid
art. 25, 8°, tweede lid		art. 22bis, 2°	art. 23, tweede lid
art. 26, § 1	art. 22sexies1, tweede lid, 1°	art. 22bis, 2°	art. 23, derde lid
art. 26, § 1, 1°	art. 22sexies1, 2°, c)	art. 22bis, 3°	
art. 26, § 1, 2°	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, eerste lid, b)	art. 22bis, 4°, a)	art. 30, 2°, g)
art. 26, § 1, 3°	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, eerste lid, b)	art. 22bis, 4°, b)	art. 28, § 1, 1°
art. 26, § 1, 4°	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, eerste lid, d)	art. 22ter.1, 1°	
art. 26, § 1, 5°	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, eerste lid, f)	art. 22ter.1, 2°	art. 17, § 1, 6°
art. 26, § 1, 6°	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, eerste lid, g)	art. 22ter.1, 3°	art. 29, 2°, c)
art. 26, § 1, 7°	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, eerste lid, i)	art. 22ter.2	
art. 26, § 1, 8°, eerste lid	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, eerste lid, i)	art. 22quater	
art. 26, § 1, 8°, tweede lid	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, tweede lid	art. 22quinquies1, eerste lid	art. 25, § 1, 1°
art. 26, § 2, eerste lid	art. 22sexies2, tweede lid	art. 22quinquies1, tweede lid, eerste streepje	art. 44, § 4
art. 26, § 2, tweede lid	art. 22sexies2, derde lid	art. 22quinquies1, tweede lid, tweede streepje	art. 25, 8°, eerste lid
art. 26, § 2, derde lid	art. 22sexies2, vierde lid	art. 22quinquies1, tweede lid, derde streepje	art. 25, 1°
art. 27, § 1, 1°	art. 22septies1, derde lid	art. 22quinquies1, tweede lid, vierde streepje	art. 25, 5°
art. 27, § 1, 1°	art. 22undecies, tweede lid	art. 22quinquies1, tweede lid, vijfde streepje	art. 25, 2°
art. 27, § 1, 2°, eerste lid	art. 22septies1, derde lid	art. 22quinquies2, eerste lid	
art. 27, § 1, 2°, tweede lid		art. 22quinquies2, tweede lid	
art. 27, § 1, 3°	art. 22septies1, derde lid	art. 22quinquies4	
art. 27, § 2, eerste lid	art. 22septies1, eerste lid	art. 22sexies1, eerste lid	
art. 27, § 3	art. 22septies2	art. 22sexies1, tweede lid, 1°	art. 26, § 1
art. 27, § 3	art. 22undecies, derde lid	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, eerste lid, b)	art. 26, § 1, 2°
art. 28, § 1, 1°	art. 23.1, 1°	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, eerste lid, b)	art. 26, § 1, 3°
art. 28, § 1, 1°	art. 22bis, 4°, b)	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, eerste lid, c)	art. 44, § 4

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
art. 28, § 1, 2°, eerste lid	art. 23.1, 2°, eerste lid	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, eerste lid, d)	art. 26, § 1, 4°
art. 28, § 1, 2°, tweede lid	art. 23.1, 2°, tweede lid	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, eerste lid, e)	
art. 28, § 1, 2°, derde lid	art. 23.1, 2°, derde lid	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, eerste lid, f)	art. 26, § 1, 5°
art. 28, § 1, 2°, vierde lid	art. 23.1, 2°, vierde lid	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, eerste lid, g)	art. 26, § 1, 6°
art. 28, § 2, 1°	art. 23.2, 1°	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, eerste lid, h)	
art. 28, § 2, 2°	art. 23.2, 2°	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, eerste lid, i)	art. 26, § 1, 7°
art. 28, § 2, 3°	art. 23.2, 3°	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, eerste lid, i)	art. 26, § 1, 8°, eerste lid
art. 28, § 3, eerste lid	art. 77.5	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, tweede lid	art. 26, § 1, 8°, tweede lid
art. 28, § 3, tweede lid		art. 22sexies1, tweede lid, 2°, a)	
art. 28, § 4, eerste lid	art. 23.3	art. 22sexies1, tweede lid, 2°, b)	
art. 28, § 4, tweede lid		art. 22sexies1, tweede lid, 2°, c)	art. 26, § 1, 1°
art. 28, § 4, derde lid		art. 22sexies2, eerste lid	
art. 28, § 5		art. 22sexies2, tweede lid	art. 11, § 3, 7°
art. 29, 1°, a)	art. 24, eerste lid, 3°	art. 22sexies2, tweede lid	art. 26, § 2, eerste lid
art. 29, 1°, b)	art. 25.1, 6°	art. 22sexies2, derde lid	art. 26, § 2, tweede lid
art. 29, 1°, c)	art. 24, eerste lid, 4°	art. 22sexies2, vierde lid	art. 26, § 2, derde lid
art. 29, 1°, d)	art. 24, eerste lid, 2°	art. 22sexies2, vijfde lid	art. 30, 2°, h)
art. 29, 1°, e)	art. 25.1, 4°	art. 22septies1, eerste lid	art. 27, § 2
art. 29, 1°, f)	art. 24, eerste lid, 8°	art. 22septies1, tweede lid	
art. 29, 1°, f)	art. 24, eerste lid, 9°	art. 22septies1, derde lid	art. 27, § 1, 1°
art. 29, 1°, f)	art. 24, eerste lid, 10°	art. 22septies1, derde lid	art. 27, § 1, 2°, eerste lid
art. 29, 1°, f)	art. 24, tweede lid	art. 22septies1, derde lid	art. 27, § 1, 3°
art. 29, 1°, g)	art. 24, eerste lid, 7°	art. 22septies1, derde lid	art. 44, § 4
art. 29, 1°, h)		art. 22septies2	art. 27, § 3
art. 29, 1°, i)	art. 24, eerste lid	art. 22octies1	art. 25, 1°
art. 29, 1°, j)	art. 21.4, 4°	art. 22octies1, eerste lid, a)	art. 25, 5°
art. 29, 1°, k)	art. 25.1, 14°	art. 22octies1, eerste lid, b)	
art. 29, 2°, a)	art. 24, eerste lid, 5°	art. 22octies1, eerste lid, c)	
art. 29, 2°, b)	art. 24, eerste lid, 6°	art. 22octies1, eerste lid, d)	art. 25, 1°
art. 29, 2°, c)	art. 22ter1, 3°	art. 22octies1, eerste lid, d)	art. 25, 2°
art. 29, 3°, a)	art. 24, eerste lid, 1°	art. 22octies1, eerste lid, d)	art. 44, § 4
art. 29, 3°, b)	art. 24, eerste lid, 2°	art. 22octies1, tweede lid	
art. 29, 3°, c)		art. 22octies2, eerste lid	art. 9, § 1, vierde lid
art. 30, 1°, a)	art. 25.1, 1°	art. 22octies2, eerste lid	art. 9, § 6, derde lid, 3°
art. 30, 1°, b)	art. 25.1, 2°	art. 22octies2, eerste lid	0
art. 30, 1°, c)	art. 25.1, 3°	art. 22octies2, eerste lid	0
art. 30, 1°, d)	art. 25.1, 5°	art. 22octies2, eerste lid	art. 25, § 2, eerste lid
art. 30, 2°, a)	art. 25.1, 7°	art. 22octies2, tweede lid	
art. 30, 2°, b)	art. 25.1, 9°	art. 22octies3	
art. 30, 2°, c)	art. 25.1, 11°	art. 22novies, eerste lid	art. 9, § 6, derde lid, 3°
art. 30, 2°, d)	art. 25.1, 12°	art. 22novies, eerste lid	art. 9, § 7, 1°, b)
art. 30, 2°, e)	art. 25.1, 8°	art. 22novies, tweede lid	art. 17, § 2
art. 30, 2°, f)	art. 25.1, 13°	art. 22decies, eerste lid	art. 66, § 3, tweede lid
art. 30, 2°, g)	art. 22bis, 4°, a)	art. 22decies, tweede lid	art. 9, § 5
art. 30, 2°, h)	art. 22sexies2, vijfde lid	art. 22undecies, eerste lid	art. 27, § 2, eerste lid
art. 30, 3°	art. 25.2	art. 22undecies, tweede lid	art. 27, § 1

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
art. 31, § 1, eerste lid	art. 27.1.1, eerste lid	art. 22undecies, derde lid	art. 27, § 3
art. 31, § 1, tweede lid		art. 23.1, 1°	art. 28, § 1, 1°
art. 31, § 2, eerste lid	art. 27.1.1, eerste lid	art. 23.1, 2°, eerste lid	art. 28, § 1, 2°, eerste lid
art. 31, § 2, tweede lid	art. 27.1.2, tweede lid	art. 23.1, 2°, tweede lid	art. 28, § 1, 2°, tweede lid
art. 31, § 3, 1°	art. 27.5.2	art. 23.1, 2°, derde lid	art. 28, § 1, 2°, derde lid
art. 31, § 3, 2°	art. 27.5.3	art. 23.1, 2°, vierde lid	art. 28, § 1, 2°, vierde lid
art. 31, § 3, 3°	art. 27.5.1	art. 23.2, eerste lid, 1°	art. 28, § 2, 1°
art. 31, § 4	art. 27.6	art. 23.2, eerste lid, 2°	art. 28, § 2, 2°
art. 31, § 5, eerste lid	art. 27.1.2, eerste lid	art. 23.2, eerste lid, 3°	art. 28, § 2, 3°
art. 31, § 5, tweede lid	art. 27.1.3	art. 23.2, tweede lid	
art. 31, § 5, derde lid	art. 27.1.2, derde lid	art. 23.3	art. 28, § 4, eerste lid
art. 31, § 6, eerste lid	art. 27.4.1, tweede lid	art. 23.4	
art. 31, § 6, tweede lid		art. 24, eerste lid	art. 29, 1°, i)
art. 32	art. 47bis	art. 24, eerste lid, 1°	art. 29, 3°, a)
art. 33	art. 27quinquies	art. 24, eerste lid, 2°	art. 29, 1°, d)
art. 34	art. 28	art. 24, eerste lid, 2°	art. 29, 3°, b)
art. 35, § 1	art. 29	art. 24, eerste lid, 3°	art. 29, 1°, a)
art. 35, § 2		art. 24, eerste lid, 4°	art. 29, 1°, c)
art. 35, § 3, 1°, eerste lid, a)	art. 30.3, 5°, eerste lid	art. 24, eerste lid, 5°	art. 29, 2°, a)
art. 35, § 3, 1°, eerste lid, b)	art. 30.3, 5°, eerste lid	art. 24, eerste lid, 6°	art. 29, 2°, b)
art. 35, § 3, 1°, eerste lid, c)	art. 30.3, 5°, tweede lid	art. 24, eerste lid, 7°	art. 29, 1°, g)
art. 35, § 3, 1°, tweede lid		art. 24, eerste lid, 8°	art. 29, 1°, f)
art. 35, § 3, 1°, derde lid	art. 59.17	art. 24, eerste lid, 9°	art. 29, 1°, f)
art. 35, § 3, 2°, eerste lid	art. 82.1.1, 1°	art. 24, eerste lid, 10°	art. 29, 1°, f)
art. 35, § 3, 2°, eerste lid	art. 82.1.2, 1°	art. 24, tweede lid	art. 29, 1°, f)
art. 35, § 3, 2°, tweede lid		art. 25.1, 1°	art. 30, 1°, a)
art. 35, § 3, 3°, a)	art. 30.1, 1°	art. 25.1, 2°	art. 30, 1°, b)
art. 35, § 3, 3°, b)	art. 30.1, 2°	art. 25.1, 3°	art. 30, 1°, c)
art. 35, § 3, 4°, eerste lid, a)	art. 30.3, 2°, eerste lid	art. 25.1, 4°	art. 29, 1°, e)
art. 35, § 3, 4°, eerste lid, b)	art. 30.3, 2°, eerste lid	art. 25.1, 5°	art. 30, 1°, d)
art. 35, § 3, 4°, eerste lid, c)	art. 30.3, 2°, tweede lid	art. 25.1, 6°	art. 29, 1°, b)
art. 35, § 3, 4°, tweede lid	art. 82.1.3, tweede lid	art. 25.1, 7°	art. 30, 2°, a)
art. 35, § 3, 5°, eerste lid	art. 30.3, 3°, eerste lid	art. 25.1, 8°	art. 30, 2°, e)
art. 35, § 3, 5°, tweede lid	art. 30.3, 3°, tweede lid	art. 25.1, 9°	art. 30, 2°, b)
art. 35, § 4, eerste lid	art. 30.1, 2°	art. 25.1, 10°	art. 75, § 1, 2°
art. 35, § 4, tweede lid	art. 30.1, 1°, derde lid	art. 25.1, 11°	art. 30, 2°, c)
art. 35, § 5, 1°	art. 30bis	art. 25.1, 12°	art. 30, 2°, d)
art. 35, § 5, 2°	art. 30.4	art. 25.1, 13°	art. 30, 2°, f)
art. 35, § 5, 3°	art. 18.4, vierde lid	art. 25.1, 14°	art. 29, 1°, k)
art. 36, § 1, eerste lid, 1°	art. 31.1.1	art. 25.2	art. 30, 3°
art. 36, § 1, eerste lid, 2°	art. 51.1, vijfde lid	art. 26	
art. 36, § 1, eerste lid, 2°	art. 31.1.2, vierde lid	art. 27.1.1, eerste lid	art. 31, § 1, eerste lid
art. 36, § 1, tweede lid	art. 31.1.1, tweede lid, 3°, eerste lid	art. 27.1.1, eerste lid	art. 31, § 2, eerste lid
art. 36, § 1, derde lid	art. 31.1.1, tweede lid, 3°, tweede lid	art. 27.1.1, tweede lid	art. 73, § 2, eerste lid
art. 36, § 2, eerste lid	art. 31.1.2	art. 27.1.2, eerste lid	art. 31, § 5, eerste lid
art. 36, § 2, tweede lid		art. 27.1.2, tweede lid	art. 31, § 2, tweede lid
art. 36, § 3	art. 31.1.1, tweede lid, 1°	art. 27.1.2, derde lid	art. 31, § 5, derde lid
art. 36, § 3	art. 31.1.1, tweede lid, 2°	art. 27.1.3	art. 31, § 5, tweede lid
art. 36, § 4		art. 27.1.4, eerste lid	art. 73, § 2, eerste lid
art. 37, § 1	art. 32.2, eerste lid	art. 27.1.4, eerste lid	art. 74, § 6
art. 37, § 2, 1°, eerste lid, a)	art. 32.2, tweede lid	art. 27.1.4, tweede lid	

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
art. 37, § 2, 1°, eerste lid, b)	art. 32.2, tweede lid	art. 27.1.4, derde lid	
art. 37, § 2, 1°, eerste lid, c)	art. 32.3	art. 27.2	art. 31, § 2, eerste lid
art. 37, § 2, 1°, tweede lid	art. 32.2, derde lid	art. 27.3.1, 1°, eerste lid	
art. 37, § 2, 2°	art. 32.2, vierde lid	art. 27.3.1, 1°, tweede lid	
art. 37, § 2, 3°	art. 32.3	art. 27.3.1, 2°	
art. 37, § 3	art. 32.1	art. 27.3.1, 3°	
art. 38, 1°	art. 32bis	art. 27.3.2	
art. 38, 2°	art. 32bis	art. 27.3.3	
art. 38, 3°	art. 32bis	art. 27.3.4	art. 31, § 2, eerste lid
art. 38, 4°		art. 27.4.1, eerste lid	
art. 39, eerste lid	art. 33.1	art. 27.4.1, tweede lid	art. 31, § 6, eerste lid
art. 39, tweede lid	art. 33.2	art. 27.4.2	
art. 39, derde lid	art. 33.3	art. 27.4.3	
art. 40	art. 34	art. 27.5.1	art. 31, § 3, 3°
art. 41, eerste lid	art. 34bis, eerste lid	art. 27.5.2	art. 31, § 3, 1°
art. 41, eerste lid	art. 34bis, tweede lid	art. 27.5.3	art. 31, § 3, 2°
art. 41, tweede lid	art. 34bis, derde lid	art. 27.6	art. 31, § 4
art. 42, § 1, eerste lid	art. 44.1, vierde lid	art. 27bis	
art. 42, § 1, tweede lid	art. 35.1.3	art. 27ter	
art. 42, § 1, derde lid	art. 35.1.1, vijfde lid	art. 27quater	
art. 42, § 2, eerste lid	art. 35.1.1, eerste lid	art. 27quinquies	art. 33
art. 42, § 2, tweede lid		art. 28	art. 34
art. 42, § 3	art. 35.1.1, eerste lid	art. 29	art. 35, § 1
art. 42, § 4, 1°, eerste lid	art. 35.1.1, tweede lid	art. 30.1, 1°, eerste lid	art. 35, § 3, 3°, a)
art. 42, § 4, 1°, tweede lid	art. 35.1.2, eerste lid	art. 30.1, 1°, tweede lid	art. 35, § 3, 3°, a)
art. 42, § 4, 1°, derde lid	art. 35.1.2, tweede lid	art. 30.1, 1°, derde lid	art. 35, § 4, tweede lid
art. 42, § 4, 2°, eerste lid	art. 35.1.1, vierde lid	art. 30.1, 2°	art. 35, § 3, 3°, b)
art. 42, § 4, 2°, tweede lid	art. 35.1.2, tweede lid	art. 30.1, 2°	art. 35, § 4, eerste lid
art. 42, § 4, 3°	art. 35.1.1, eerste lid	art. 30.3, 1°	
art. 42, § 4, 4°	art. 35.1.1, tweede lid	art. 30.3, 2°, eerste lid	art. 35, § 3, 4°, eerste lid, a)
art. 42, § 4, 5°	art. 35.1.1, zevende lid	art. 30.3, 2°, eerste lid	art. 35, § 3, 4°, eerste lid, b)
art. 42, § 4, 6°	art. 35.1.1, achtste lid	art. 30.3, 2°, tweede lid	art. 35, § 3, 4°, eerste lid, c)
art. 42, § 5, 1°	art. 35.1.1, tweede lid	art. 30.3, 3°, eerste lid	art. 35, § 3, 5°, eerste lid
art. 42, § 5, 2°, eerste lid	art. 35.1.1, vierde lid	art. 30.3, 3°, tweede lid	art. 35, § 3, 5°, tweede lid
art. 42, § 5, 2°, tweede lid	art. 35.1.2, tweede lid	art. 30.3, 4°	
art. 42, § 5, 3°	art. 35.1.1, eerste lid	art. 30.3, 5°, eerste lid	art. 35, § 3, 1°, eerste lid, a)
art. 42, § 5, 4°	art. 35.1.1, tweede lid	art. 30.3, 5°, eerste lid	art. 35, § 3, 1°, eerste lid, b)
art. 42, § 5, 5°	art. 35.1.1, achtste lid	art. 30.3, 5°, tweede lid	art. 35, § 3, 1°, eerste lid, c)
art. 42, § 5, 6°		art. 30.3, 6°	
art. 42, § 6	art. 44.1, vijfde lid	art. 30.3, 7°	
art. 42, § 7, 1°	art. 35.2.1, 2°	art. 30.4	art. 35, § 5, 2°
art. 42, § 7, 2°, eerste lid	art. 35.2.1, 3°, eerste lid	art. 30bis	art. 35, § 5, 1°
art. 42, § 7, 2°, tweede lid	art. 35.2.1, 3°, tweede lid	art. 31.1.1	art. 36, § 1, eerste lid, 1°
art. 42, § 7, 3°	art. 35.2.1, 5°	art. 31.1.1, tweede lid, 1°	art. 36, § 3
art. 42, § 7, 4°, eerste lid	art. 35.2.1, 4°, eerste lid	art. 31.1.1, tweede lid, 2°	art. 36, § 3
		art. 31.1.1, tweede lid, 3°, eerste lid	art. 36, § 1, tweede lid
art. 42, § 7, 4°, tweede lid	art. 35.2.1, 4°, tweede lid	art. 31.1.1, tweede lid, 3°, tweede lid	
		art. 31.1.2, eerste lid	art. 36, § 1, derde lid
art. 43, § 1, 1°	art. 36, eerste lid	art. 31.1.2, tweede lid	art. 36, § 2, eerste lid
art. 43, § 1, 2°	art. 36, derde lid	art. 31.1.2, derde lid	art. 36, § 2, tweede lid
art. 43, § 1, 3°	art. 36, eerste lid	art. 31.1.2, vierde lid	art. 36, § 1, eerste lid, 2°
art. 43, § 1, 4°	art. 36, derde lid		
art. 43, § 1, 5°, eerste lid	art. 36, tweede lid		

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
art. 43, § 1, 5°, tweede lid	art. 36, vierde lid	art. 31.2	
art. 43, § 2, eerste lid	art. 36, derde lid	art. 32.1	art. 37, § 3
art. 43, § 2, tweede lid	art. 36, derde lid	art. 32.2, eerste lid	art. 37, § 1
art. 43, § 3	art. 36, vierde lid	art. 32.2, tweede lid	art. 37, § 2, 1°, eerste lid, a)
art. 43, § 4	art. 36, vijfde lid	art. 32.2, tweede lid	art. 37, § 2, 1°, eerste lid, b)
art. 44, § 1, 1°	art. 37.2, eerste lid	art. 32.2, derde lid	art. 37, § 2, 1°, tweede lid
art. 44, § 1, 2°	art. 37.3	art. 32.2, vierde lid	art. 37, § 2, 2°
art. 44, § 1, 3°	art. 59.13	art. 32.3	art. 37, § 2, 1°, eerste lid, c)
art. 44, § 2	art. 37.2, tweede lid	art. 32.3	art. 37, § 2, 3°
art. 44, § 3	art. 37.4	art. 32bis	art. 38, 1°
art. 44, § 4	art. 22quiquies1, tweede lid	art. 32bis	art. 38, 2°
art. 44, § 4	art. 22sexies1, tweede lid, 1°, c)	art. 32bis	art. 38, 3°
art. 44, § 4	art. 22septies1, derde lid	art. 33.1	art. 39, eerste lid
art. 44, § 4	art. 22octies, eerste lid, d)	art. 33.2	art. 39, tweede lid
art. 45, § 1	art. 40.5	art. 33.3	art. 39, derde lid
art. 45, § 2, eerste lid	art. 40.7, eerste lid	art. 34	art. 40
art. 45, § 2, tweede lid		art. 34bis, eerste lid	art. 41, eerste lid
art. 45, § 2, derde lid	art. 40.7, tweede lid	art. 34bis, tweede lid	art. 41, eerste lid
art. 45, § 3, eerste lid	art. 40.3.1	art. 34bis, derde lid	art. 41, tweede lid
art. 45, § 3, eerste lid	art. 40.3.2	art. 35.1.1, eerste lid	art. 42, § 2, eerste lid
art. 45, § 3, tweede lid, 1°	art. 40.3.2	art. 35.1.1, eerste lid	art. 42, § 3
art. 45, § 3, tweede lid, 2°	art. 39bis2	art. 35.1.1, eerste lid	art. 42, § 4, 3°
art. 46, § 1	art. 40bis.1	art. 35.1.1, eerste lid	art. 42, § 5, 3°
art. 46, § 1	art. 41.1	art. 35.1.1, tweede lid	art. 42, § 4, 1°, eerste lid
art. 46, § 2, eerste lid, 1°		art. 35.1.1, tweede lid	art. 42, § 4, 4°
art. 46, § 2, eerste lid, 2°		art. 35.1.1, tweede lid	art. 42, § 5, 1°
art. 46, § 2, eerste lid, 3°	art. 41.2	art. 35.1.1, tweede lid	art. 42, § 5, 4°
art. 46, § 2, eerste lid, 4°		art. 35.1.1, derde lid	art. 42, § 5, 1°
art. 46, § 2, tweede lid		art. 35.1.1, vierde lid	art. 42, § 4, 2°, eerste lid
art. 47, § 1, eerste lid	art. 40ter, derde lid	art. 35.1.1, vierde lid	art. 42, § 5, 2°, eerste lid
art. 47, § 1, tweede lid		art. 35.1.1, vijfde lid	art. 42, § 1, derde lid
art. 47, § 1, derde lid		art. 35.1.1, zesde lid	art. 42, § 3
art. 47, § 2	art. 40ter, vijfde lid	art. 35.1.1, zesde lid	art. 42, § 4, 5°
art. 48, § 1	art. 42.3, eerste lid	art. 35.1.1, zevende lid	art. 42, § 4, 5°
art. 48, § 2, 1°	art. 43bis.1	art. 35.1.1, achtste lid	art. 42, § 4, 6°
art. 48, § 2, 2°, eerste lid	art. 43bis.2.1	art. 35.1.1, achtste lid	art. 42, § 5, 5°
art. 48, § 2, 2°, eerste lid	art. 43bis.3.1	art. 35.1.2, eerste lid	art. 42, § 4, 1°, tweede lid
art. 48, § 2, 2°, tweede lid	art. 43bis.4	art. 35.1.2, tweede lid	art. 42, § 4, 1°, derde lid
art. 48, § 2, 3°, eerste lid	art. 43bis.2.2	art. 35.1.2, tweede lid	art. 42, § 4, 2°, tweede lid
art. 48, § 2, 3°, tweede lid	art. 43bis.3.2	art. 35.1.2, tweede lid	art. 42, § 5, 2°, tweede lid
art. 48, § 2, 3°, derde lid	art. 43bis.5	art. 35.1.3	art. 42, § 1, tweede lid
art. 48, § 3	art. 55bis	art. 35.2.1, 1°	
art. 48, § 4	art. 43ter2	art. 35.2.1, 2°	art. 42, § 7, 1°
art. 48, § 5, eerste lid	art. 18.4, tweede lid	art. 35.2.1, 3°, eerste lid	art. 42, § 7, 2°, eerste lid
art. 48, § 5, tweede lid	art. 18.4, derde lid	art. 35.2.1, 3°, tweede lid	art. 42, § 7, 2°, tweede lid
art. 49, § 1, 1°	art. 42.4.1, tweede lid	art. 35.2.1, 4°, eerste lid	art. 42, § 7, 4°, eerste lid
art. 49, § 1, 2°	art. 42.4.1, eerste lid	art. 35.2.1, 4°, tweede lid	art. 42, § 7, 4°, tweede lid
art. 49, § 1, 3°	art. 42.4.1, eerste lid	art. 35.2.1, 5°	art. 42, § 7, 3°
art. 49, § 1, 4°	art. 42.4.4	art. 35.2.2	art. 4, § 5, tweede lid
art. 49, § 2	art. 42.4.6	art. 36, eerste lid	art. 43, § 1, 1°
art. 49, § 3	art. 59.20.	art. 36, eerste lid	art. 43, § 1, 3°
art. 50, § 1	art. 43.1	art. 36, tweede lid	art. 43, § 1, 5°, eerste lid

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
art. 50, § 2, eerste lid	art. 43.2, eerste lid	art. 36, derde lid	art. 43, § 1, 2°
art. 50, § 2, tweede lid	art. 43.2, tweede lid	art. 36, derde lid	art. 43, § 1, 4°
art. 50, § 2, derde lid	art. 43.2, derde lid	art. 36, derde lid	art. 43, § 2, eerste lid
art. 50, § 3	art. 43.2, vijfde lid	art. 36, derde lid	art. 43, § 2, tweede lid
art. 50, § 4	art. 43.3	art. 36, vierde lid	art. 43, § 1, 5°, tweede lid
art. 51, § 1, eerste lid	art. 44.1, eerste lid	art. 36, vierde lid	art. 43, § 3
art. 51, § 1, tweede lid	art. 44.1, tweede lid	art. 36, vijfde lid	art. 43, § 4
art. 51, § 2, eerste lid	art. 44.1, derde lid	art. 37.1	art. 2 (prioritair voertuig)
art. 51, § 2, tweede lid	art. 44.4	art. 37.2, eerste lid	art. 44, § 1, 1°
art. 51, § 2, derde lid	art. 44.5, derde lid	art. 37.2, tweede lid	art. 44, § 2
art. 51, § 3, eerste lid	art. 44.5, eerste lid	art. 37.3	art. 44, § 1, 2°
art. 51, § 3, tweede lid	art. 44.5, tweede lid	art. 37.4	art. 44, § 3
art. 51, § 3, derde lid	art. 44.3	art. 38	art. 11, § 3, 2°
art. 51, § 3, derde lid	art. 59.16	art. 39, eerste lid	art. 11, § 3, 3°, eerste lid
art. 51, § 3, vierde lid	art. 44.4, tweede lid	art. 39, tweede lid	art. 11, § 3, 3°, tweede lid
art. 52, § 1, eerste lid	art. 49.1, eerste lid	art. 39	art. 13, § 3, 1°, e)
art. 52, § 1, tweede lid, 1°	art. 49.1, tweede lid	art. 39bis1, eerste lid	art. 80, tweede lid
art. 52, § 1, tweede lid, 2°	art. 49.1, tweede lid	art. 39bis1, tweede lid	art. 80, eerste lid
art. 52, § 2, eerste lid, 1°	art. 49.2, eerste lid, 1°	art. 39bis1, derde lid	art. 80, tweede lid
art. 52, § 2, eerste lid, 2°	art. 49.2, eerste lid, 2°	art. 39bis2	art. 45, § 3, tweede lid, 2°
art. 52, § 2, eerste lid, 3°	art. 49.2, eerste lid, 3°	art. 40.1	art. 7, § 2
art. 52, § 2, eerste lid, 4°	art. 49.2, eerste lid, 4°	art. 40.1	art. 23, derde lid
art. 52, § 2, eerste lid, 5°	art. 49.2, eerste lid, 5°	art. 40.2	art. 7, § 2
art. 52, § 2, eerste lid, 6°	art. 56bis	art. 40.3.1	art. 45, § 3, eerste lid
art. 52, § 2, eerste lid, 7°	art. 59.15	art. 40.3.2	art. 45, § 3, eerste lid
art. 52, § 2, eerste lid, 8°	art. 49.1, tweede lid	art. 40.3.2	art. 45, § 3, tweede lid, 1°
art. 52, § 2, eerste lid, 9°	art. 59.11	art. 40.4.1	
art. 52, § 2, tweede lid	art. 49.2, tweede lid	art. 40.4.2	art. 11, § 3, 5°
art. 52, § 3	art. 49.3	art. 40.5	art. 45, § 1
art. 52, § 4	art. 49.5, eerste lid	art. 40.6	
art. 52, § 5	art. 49.4.2	art. 40.7, eerste lid	art. 45, § 2, eerste lid
art. 53	art. 50	art. 40.7, tweede lid	art. 45, § 2, derde lid
art. 54, § 1, eerste lid	art. 52.1, eerste lid	art. 40bis1	art. 46, § 1
art. 54, § 1, tweede lid	art. 51.1, tweede lid	art. 40bis1	art. 5, § 2, 2°
art. 54, § 1, derde lid	art. 52.1, derde lid	art. 40bis2	art. 5, § 1
art. 54, § 2, eerste lid	art. 51.1, derde lid	art. 40bis2	art. 5, § 2, 1°
art. 54, § 2, tweede lid	art. 51.1, vierde lid	art. 40bis3	art. 5, § 3, 1°
art. 54, § 3, eerste lid	art. 51.2, eerste lid	art. 40bis3	art. 5, § 4, eerste lid, 1°
art. 54, § 3, tweede lid	art. 51.2, eerste lid	art. 40ter, eerste lid	art. 7, § 2
art. 54, § 3, derde lid	art. 51.2, tweede lid	art. 40ter, tweede lid	art. 7, § 2
art. 54, § 4	art. 51.4	art. 40ter, derde lid	art. 47, § 1, eerste lid
art. 54, § 5	art. 51.3	art. 40ter, vierde lid	art. 11, § 3, 6°
art. 54, § 6, eerste lid, 1°	art. 52.2, eerste lid, 1°	art. 40ter, vijfde lid	art. 47, § 2
art. 54, § 6, eerste lid, 2°	art. 52.2, eerste lid, 2°	art. 41.1	art. 46, § 1
art. 54, § 6, eerste lid, 3°		art. 41.2	art. 46, § 2
art. 54, § 6, tweede lid	art. 52.2, tweede lid	art. 41.3.1, 1°	
art. 54, § 7	art. 52.3	art. 41.3.1, 2°	art. 5, § 1
art. 55, eerste lid	art. 53.1	art. 41.3.1, 2°, a)	art. 5, § 2, 3°
art. 55, tweede lid	art. 53.2	art. 41.3.1, 2°, a)	art. 5, § 2, 4°
art. 55, derde lid	art. 53.3	art. 41.3.1, 2°, b)	art. 5, § 2, 2°
art. 55, vierde lid	art. 53.4	art. 41.3.1, 2°, c)	art. 5, § 2, 2°
art. 55, vijfde lid	art. 53.5	art. 41.3.1, 2°, d)	

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
art. 55, zesde lid	art. 55.1	art. 41.3.1, 2°, e)	
art. 55, zevende lid	art. 55.2	art. 41.3.2	art. 5, § 3, 1°
art. 55, achtste lid	art. 55.3	art. 41.3.2	art. 5, § 4, eerste lid, 1°
art. 55, negende lid	art. 55.4	art. 42.1	art. 9, § 1, eerste lid, 1°
art. 55, tiende lid	art. 8.4	art. 42.1	art. 9, § 1, eerste lid, 2°
art. 56	art. 57	art. 42.2.1	
art. 57, eerste lid	art. 59/1	art. 42.2.2, 1°	art. 9, § 1, eerste lid, 2°
art. 57, tweede lid		art. 42.2.2, 1°	art. 11, § 3, 8°
art. 58, § 1, eerste lid	art. 59.6	art. 42.2.2, 2°	art. 9, § 1, eerste lid, 7°
art. 58, § 1, eerste lid	art. 81.1.1	art. 42.2.2, 2°	art. 9, § 1, tweede lid
art. 58, § 1, tweede lid	art. 81.1.3	art. 42.2.2, 2°	art. 9, § 1, derde lid
art. 58, § 1, derde lid	art. 81.4.4, tweede lid	art. 42.3, eerste lid	art. 48, § 1
art. 58, § 1, derde lid	art. 81.4.4, derde lid	art. 42.3, tweede lid	art. 9, § 1, derde lid
art. 58, § 1, vierde lid	art. 81.6.1	art. 42.3, derde lid	
art. 58, § 1, vierde lid	art. 81.6.2	art. 42.4.1, eerste lid	art. 49, § 1, 2°
art. 58, § 1, vijfde lid	art. 81.5	art. 42.4.1, eerste lid	art. 49, § 1, 3°
art. 58, § 2	art. 59.8	art. 42.4.1, tweede lid	art. 49, § 1, 1°
art. 58, § 3	art. 59.11	art. 42.4.1, derde lid	art. 7, § 1
art. 58, § 4	art. 59.12	art. 42.4.3	art. 64, § 3
art. 58, § 5	art. 59.16	art. 42.4.4	art. 49, § 1, 4°
art. 58, § 5	art. 81.4.5	art. 42.4.6	art. 49, § 2
art. 58, § 6	art. 80.2	art. 43.1	art. 50, § 1
art. 59	art. 60	art. 43.2, eerste lid	art. 50, § 2, eerste lid
art. 60, § 1	art. 61.4.1	art. 43.2, tweede lid	art. 50, § 2, tweede lid
art. 60, § 1, 1°	art. 61.1, 1°	art. 43.2, derde lid	art. 50, § 2, derde lid
art. 60, § 1, 2°	art. 61.1, 2°	art. 43.2, vierde lid	art. 7, § 2
art. 60, § 1, 3°	art. 61.1, 3°	art. 43.2, vijfde lid	art. 50, § 3
art. 60, § 2, 1°	art. 61.1, 4°	art. 43.3, eerste lid	art. 50, § 4
art. 60, § 2, 2°	art. 61.1, 5°	art. 43.3, tweede lid	art. 11, § 3, 6°
art. 60, § 2, 3°		art. 43bis.1	art. 48, § 2, 1°
art. 60, § 3, 1°	art. 61.1, 6°	art. 43bis.2.1	art. 48, § 2, 2°, eerste lid
art. 60, § 3, 2°		art. 43bis.2.2	art. 48, § 2, 3°, eerste lid
art. 60, § 3, 3°		art. 43bis.2.3	
art. 60, § 4	art. 61.2, 1°	art. 43bis.3.1	art. 48, § 2, 2°, eerste lid
art. 60, § 5	art. 61.3.1	art. 43bis.3.2	art. 48, § 2, 3°, tweede lid
art. 61, eerste lid	art. 62	art. 43bis.3.3, 1°	art. 5, § 3
art. 61, tweede lid		art. 43bis.3.3, 2°	art. 5, § 3
art. 62	art. 62bis	art. 43bis.4	art. 48, § 2, 2°, tweede lid
art. 63, eerste lid	art. 62ter, eerste lid	art. 43bis.5	art. 48, § 2, 3°, derde lid
art. 63, tweede lid	art. 62ter, tweede lid	art. 43ter1	
art. 63, derde lid		art. 43ter2	art. 48, § 4
art. 64, § 1, 1°	art. 63.1.2, 1°	art. 43ter3, 1°	art. 5, § 3, 2°, a)
art. 64, § 1, 2°, eerste lid	art. 63.1.2, 2°	art. 43ter3, 2°	art. 5, § 2
art. 64, § 1, 2°, tweede lid		art. 43ter4	art. 5, § 3, 1°
art. 64, § 1, 3°, eerste lid		art. 44.1, eerste lid	art. 51, § 1, eerste lid
art. 64, § 1, 3°, tweede lid		art. 44.1, tweede lid	art. 51, § 1, tweede lid
art. 64, § 2	art. 63.1.3	art. 44.1, derde lid	art. 51, § 2, eerste lid
art. 64, § 3	art. 42.4.3	art. 44.1, vierde lid	art. 42, § 1, eerste lid
art. 65, § 1, eerste lid	art. 64.1, eerste lid	art. 44.1, vijfde lid	art. 42, § 6
art. 65, § 1, tweede lid	art. 64.1, tweede lid	art. 44.3	art. 51, § 3, derde lid
art. 65, § 2	art. 64.2	art. 44.4, eerste lid	art. 51, § 2, tweede lid
art. 65, § 3	art. 64.3	art. 44.4, tweede lid	art. 51, § 3, vierde lid

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
art. 66, § 1	art. 65.1	art. 44.4, derde lid	art. 51, § 3, vierde lid
art. 66, § 2	art. 65.3	art. 44.4, vierde lid	
art. 66, § 3, eerste lid	art. 65.4	art. 44.5, eerste lid	art. 51, § 3, eerste lid
art. 66, § 3, tweede lid	art. 22decies, eerste lid	art. 44.5, tweede lid	art. 51, § 3, tweede lid
art. 66, § 4		art. 44.5, derde lid	art. 51, § 2, derde lid
art. 67	art. 66	art. 45	
art. 68, § 1	art. 67.1	art. 45bis	
art. 68, § 2	art. 67.3	art. 46	
art. 69, § 1	art. 68.1	art. 47	
art. 69, § 2	art. 68.3	art. 47bis	art. 32
art. 69, § 3		art. 48	
art. 70, § 1		art. 48bis	art. 21, § 10
art. 70, § 2	art. 69.3	art. 49.1, eerste lid	art. 52, § 1, eerste lid
art. 71, § 1	art. 70.1	art. 49.1, tweede lid, eerste streepje	art. 52, § 1, tweede lid, 1°
art. 71, § 1, 1°	art. 70.2.1, 1°	art. 49.1, tweede lid, tweede streepje	art. 52, § 1, tweede lid, 2°
art. 71, § 1, 1°	art. 70.2.2, 1°, tweede lid	art. 49.1, tweede lid, derde streepje	art. 52, § 2, eerste lid, 8°
art. 71, § 1, 2°	art. 70.2.1, 2°	art. 49.2, eerste lid, 1°	art. 52, § 2, eerste lid, 1°
art. 71, § 1, 2°	art. 70.2.1, 2°, a)	art. 49.2, eerste lid, 2°	art. 52, § 2, eerste lid, 2°
art. 71, § 1, 2°	art. 70.2.2, 1°, derde lid	art. 49.2, eerste lid, 3°	art. 52, § 2, eerste lid, 3°
art. 71, § 1, 3°	art. 70.2.1, 3°	art. 49.2, eerste lid, 4°	art. 52, § 2, eerste lid, 4°
art. 71, § 2, eerste lid	art. 70.2.2, 1°, eerste lid	art. 49.2, eerste lid, 5°	art. 52, § 2, eerste lid, 5°
art. 71, § 2, tweede lid	art. 70.2.2, 2°	art. 49.2, tweede lid	art. 52, § 2, tweede lid
art. 72, § 1, eerste lid	art. 71.1, tweede lid	art. 49.3	art. 52, § 3
art. 72, § 1, tweede lid	art. 71.1, derde lid	art. 49.4.1	
art. 72, § 2	art. 71.2	art. 49.4.2	art. 52, § 5
art. 73, § 1, eerste lid	art. 65.5.1, eerste lid	art. 49.5, eerste lid	art. 52, § 4
art. 73, § 1, tweede lid	art. 65.5.4, eerste lid	art. 49.5, tweede lid	
art. 73, § 2, eerste lid	art. 65.5.6	art. 50	art. 53
art. 73, § 2, eerste lid	art. 27.1.1, tweede lid	art. 51.1, eerste lid	art. 54, § 1, eerste lid
art. 73, § 2, tweede lid	art. 65.5.1, tweede lid	art. 51.1, tweede lid	art. 54, § 1, tweede lid
art. 73, § 2, tweede lid	art. 65.5.8	art. 51.1, derde lid	art. 54, § 2, eerste lid
art. 73, § 3	art. 65.5.3	art. 51.1, vierde lid	art. 54, § 2, tweede lid
art. 73, § 3, 1°, eerste lid	art. 65.5.10, vierde lid	art. 51.1, vijfde lid	art. 36, § 1, eerste lid, 2°
art. 73, § 3, 1°, tweede lid	art. 65.5.10, zesde lid	art. 51.2, eerste lid	art. 54, § 3, eerste lid
art. 73, § 3, 1°, derde lid	art. 65.5.10, zevende lid	art. 51.2, eerste lid	art. 54, § 3, tweede lid
art. 73, § 3, 1°, vierde lid	art. 65.5.10, achtste lid	art. 51.2, tweede lid	art. 54, § 3, derde lid
art. 73, § 3, 2°		art. 51.3	art. 54, § 5
art. 73, § 3, 3°		art. 51.4	art. 54, § 4
art. 73, § 3, 4°		art. 52.1, eerste lid	art. 54, § 1, eerste lid
art. 73, § 3, 5°		art. 52.1, tweede lid	
art. 74, § 1, eerste lid	art. 65.2, eerste lid	art. 52.1, derde lid	art. 54, § 1, derde lid
art. 74, § 1, tweede lid	art. 65.2, eerste lid	art. 52.2, eerste lid, 1°	art. 54, § 6, eerste lid, 1°
art. 74, § 1, tweede lid	art. 65.2, tweede lid	art. 52.2, eerste lid, 2°	art. 54, § 6, eerste lid, 2°
art. 74, § 2	art. 66.2, tweede lid	art. 52.2, tweede lid	art. 54, § 6, tweede lid
art. 74, § 2	art. 67.3	art. 52.3	art. 54, § 7
art. 74, § 2	art. 66.3	art. 53.1	art. 55, eerste lid
art. 74, § 3	art. 70.2.2, 1°	art. 53.2	art. 55, tweede lid
art. 74, § 4	art. 70.2.1, 3°, b)	art. 53.3	art. 55, derde lid
art. 74, § 5		art. 53.4	art. 55, vierde lid
art. 74, § 6		art. 53.5	art. 55, vijfde lid

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
art. 74, § 7		art. 54	
art. 74, § 8		art. 55.1	art. 55, zesde lid
art. 74, § 9	art. 65.2, tweede lid	art. 55.2	art. 55, zevende lid
art. 74, § 10	art. 65.2, tweede lid	art. 55.3	art. 55, achtste lid
art. 74, § 11	art. 65.6	art. 55.4	art. 55, negende lid
art. 74, § 12	art. 67.2	art. 55bis	art. 48, § 3
art. 74, § 13	art. 65.2	art. 56	
art. 74, § 13	art. 69.3	art. 56bis	art. 52, § 2, eerste lid, 6°
art. 75, § 1, 1°	art. 75.1, 1°	art. 57	art. 56
art. 75, § 1, 2°	art. 75.1, 2°	art. 59.1	art. 4, § 5, eerste lid
art. 75, § 1, 2°	art. 25.1, 10°	art. 59.3	art. 82
art. 75, § 2	art. 75.2	art. 59.6	art. 58, § 1, eerste lid
art. 75, § 3, eerste lid	art. 79, eerste lid	art. 59.7	
art. 75, § 3, tweede lid	art. 79, tweede lid	art. 59.8	art. 58, § 2
art. 76, § 1	art. 72.1	art. 59.9	
art. 76, § 2, eerste lid	art. 72.2, eerste lid	art. 59.10., 1°	art. 21, § 9, 1°
art. 76, § 2, tweede lid	art. 72.2, tweede lid	art. 59.10., 2°	0
art. 76, § 3, eerste lid	art. 72.3, eerste lid	art. 59.11	art. 52, § 2, 9°
art. 76, § 3, tweede lid	art. 72.3, tweede lid	art. 59.11	art. 58, § 3
art. 76, § 3, derde lid	art. 72.7	art. 59.12	art. 58, § 4
art. 76, § 4, eerste lid	art. 72.4, eerste lid	art. 59.13	art. 44, § 1, 3°
art. 76, § 4, tweede lid	art. 72.4, tweede lid	art. 59.14	
art. 76, § 5, 1°, eerste lid	art. 72.5, eerste lid	art. 59.15	art. 52, § 2, eerste lid, 7°
art. 76, § 5, 1°, eerste lid	art. 72.6, eerste lid	art. 59.16	art. 51, § 3, derde lid
art. 76, § 5, 1°, tweede lid	art. 2.8, tweede lid	art. 59.16	art. 58, § 5
art. 76, § 5, 1°, derde lid	art. 72.6, tiende lid	art. 59.17	art. 35, § 3, 1°, derde lid
art. 76, § 5, 2°	art. 72.5, derde lid	art. 59.18	art. 44, § 1, 3°, c)
art. 76, § 5, 2°	art. 72.6, vierde lid	art. 59.19, eerste lid	
art. 76, § 5, 3°	art. 72.5, achtste lid	art. 59.19, tweede lid	art. 5, § 3, 2°, b)
art. 76, § 5, 3°	art. 72.6, achtste lid	art. 59.20.	art. 49, § 3
art. 76, § 5, 4°	art. 72.5, negende lid	art. 59.21	art. 5, § 3, 2°, c)
art. 76, § 5, 4°	art. 72.6, zevende lid	art. 59/1	art. 57, eerste lid
art. 77	art. 74	art. 60	art. 59
art. 78, § 1	art. 76.1	art. 61.1, 1°	art. 60, § 1, 1°
art. 78, § 2	art. 76.2	art. 61.1, 2°	art. 60, § 1, 2°
art. 78, § 3	art. 76.3	art. 61.1, 3°	art. 60, § 1, 3°
art. 78, § 4	art. 76.4	art. 61.1, 4°	art. 60, § 2, 1°
art. 78, § 5		art. 61.1, 5°	art. 60, § 2, 2°
art. 79, § 1	art. 77.1	art. 61.1, 6°	art. 60, § 3, 1°
art. 79, § 2	art. 77.2	art. 61.2, 1°	art. 60, § 4
art. 79, § 3	art. 77.3	art. 61.2, 2°	
art. 79, § 4	art. 77.4	art. 61.3.1	art. 60, § 5
art. 79, § 5	art. 77.5	art. 61.3.2	
art. 79, § 6	art. 77.6	art. 61.4.1	art. 60, § 1
art. 79, § 7	art. 77.7	art. 61.4.2	
art. 79, § 8	art. 77.8	art. 61.4.3	
art. 79, § 9		art. 61.5	
art. 79, § 10	art. 2.2, b)	art. 62	art. 61, eerste lid
art. 79, § 10	art. 73.1, eerste lid	art. 62bis	art. 62
art. 79, § 10	art. 73.1, tweede lid	art. 62ter, eerste lid	art. 63, eerste lid
art. 79, § 10	art. 73.4	art. 62ter, tweede lid	art. 63, tweede lid
art. 80, eerste lid	art. 39bis1, tweede lid	art. 63.1.1	

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
art. 80, eerste lid	art. 72.5, vijfde lid	art. 63.1.2, 1°	art. 64, § 1, 1°
art. 80, tweede lid	art. 39bis1, eerste lid	art. 63.1.2, 2°	art. 64, § 1, 2°, eerste lid
art. 80, tweede lid	art. 72.5, zesde lid	art. 63.1.3	art. 64, § 2
art. 80, tweede lid	art. 39bis1, derde lid	art. 63.1.4	art. 64, § 1, 1°
art. 81, eerste lid		art. 63.1.4	art. 64, § 1, 2°
art. 81, tweede lid		art. 64.1, eerste lid	art. 65, § 1, eerste lid
art. 82	art. 59.3	art. 64.1, tweede lid	art. 65, § 1, tweede lid
art. 83, § 1, 1°	art. 82.1.1, 2°	art. 64.2	art. 65, § 2
art. 83, § 1, 2°	art. 82.1.1, 3°	art. 64.3	art. 65, § 3
art. 83, § 1, 3°	art. 82.1.1, 4°	art. 65.1	art. 66, § 1
art. 83, § 2, eerste lid, 1°	art. 82.1.1, 5°, eerste lid, a)	art. 65.2	art. 74, § 13
art. 83, § 2, eerste lid, 2°	art. 82.1.1, 5°, eerste lid, b)	art. 65.2, eerste lid	art. 74, § 1, eerste lid
art. 83, § 2, eerste lid, 3°	art. 82.1.1, 5°, eerste lid, c)	art. 65.2, eerste lid	art. 74, § 1, tweede lid
art. 83, § 2, tweede lid	art. 82.1.1, 5°, tweede lid	art. 65.2, tweede lid	art. 74, § 1, tweede lid
art. 83, § 3, eerste lid	art. 82.1.2, 2°	art. 65.2, tweede lid	art. 74, § 9
art. 83, § 3, tweede lid	art. 82.1.2, 3°	art. 65.2, tweede lid	art. 74, § 10
art. 83, § 3, derde lid	art. 82.1.2, 4°	art. 65.3	art. 66, § 2
art. 83, § 3, vierde lid	art. 82.1.2, 5°	art. 65.4	art. 66, § 3, eerste lid
art. 83, § 4	art. 82.1.3, eerste lid	art. 65.5.1, eerste lid	art. 73, § 1, eerste lid
art. 83, § 5, 1°	art. 82.1.4, 1°	art. 65.5.1, tweede lid	art. 73, § 2, tweede lid
art. 83, § 5, 2°	art. 82.1.4, 2°	art. 65.5.2	
art. 83, § 5, 3°	art. 82.1.4, 3°	art. 65.5.3	art. 73, § 3
art. 83, § 5, 4°	art. 82.1.4, 4°	art. 65.5.4	art. 73, § 1, tweede lid
art. 83, § 5, 5°	art. 82.1.4, 5°	art. 65.5.5	
art. 83, § 6	art. 82.2	art. 65.5.6	art. 73, § 2, eerste lid
art. 83, § 7, eerste lid	art. 82.3.1, eerste lid	art. 65.5.7	
art. 83, § 7, tweede lid	art. 82.3.1, tweede lid	art. 65.5.8	art. 73, § 2, tweede lid
art. 83, § 7, derde lid	art. 82.3.2	art. 65.5.9	
art. 83, § 8		art. 65.5.10, eerste lid	
art. 83, § 9, eerste lid	art. 82.4.1	art. 65.5.10, tweede lid	
art. 83, § 9, tweede lid	art. 82.4.2	art. 65.5.10, derde lid	
art. 83, § 9, derde lid	art. 82.4.3	art. 65.5.10, vierde lid	art. 73, § 3, 1°, eerste lid
art. 83, § 10		art. 65.5.10, vijfde lid	
art. 84, § 1, 1°	art. 83.1.1	art. 65.5.10, zesde lid	art. 73, § 3, 1°, tweede lid
art. 84, § 1, 2°	art. 83.1.2	art. 65.5.10, zevende lid	art. 73, § 3, 1°, derde lid
art. 84, § 1, 3°	art. 83.1.3, 1°	art. 65.5.10, achtste lid	art. 73, § 3, 1°, vierde lid
art. 84, § 2	art. 83.2	art. 65.5.10, negende lid	
art. 84, § 3	art. 83.3	art. 65.5.11	
art. 85		art. 65.6	art. 74, § 11
art. 86, § 1		art. 66	art. 67
art. 86, § 2		art. 66.2, tweede lid	art. 74, § 2
art. 87		art. 66.3	art. 74, § 2
art. 88		art. 67.1	art. 68, § 1
		art. 67.2	art. 74, § 12
		art. 67.3	art. 68, § 2
		art. 67.3	art. 74, § 2
		art. 67.4, 1°	art. 74, § 5
		art. 67.4, 2°	art. 74, § 5
		art. 67.4, 3°	
		art. 68.1	art. 69, § 1
		art. 68.2	art. 74, § 2
		art. 68.3	art. 69, § 2

Ontwerp KB 2019 =>	KB 1 december 1975	KB 1 december 1975 =>	Ontwerp KB 2019
		art. 68.4	art. 74, § 6
		art. 69.1	
		art. 69.2	art. 74, § 2
		art. 69.3	art. 70, § 2
		art. 69.3	art. 74, § 13
		art. 69.4, 1°	art. 74, § 6
		art. 69.4, 2°	art. 74, § 10
		art. 69.4, 3°	art. 74, § 10
		art. 69.4, 4°	art. 74, § 10
		art. 69.4, 5°	art. 74, § 10
		art. 69.4, 6°	art. 74, § 10
		art. 69.4, 7°	art. 74, § 10
		art. 70.1	art. 71, § 1
		art. 70.2.1, 1°	art. 71, § 1, 1°
		art. 70.2.1, 2°	art. 71, § 1, 2°
		art. 70.2.1, 2°, a)	art. 71, § 1, 2°
		art. 70.2.1, 2°, b)	art. 74, § 4
		art. 70.2.1, 3°	art. 71, § 1, 3°
		art. 70.2.1, 3°, a)	art. 74
		art. 70.2.1, 3°, b)	art. 74, § 4
		art. 70.2.1, 3°, c)	art. 74
		art. 70.2.1, 3°, d)	art. 74, § 6
		art. 70.2.1, 3°, e)	
		art. 70.2.1, 3°, f)	art. 74, § 5
		art. 70.2.1, 3°, g)	art. 74, § 4
		art. 70.2.1, 3°, h)	art. 74, § 5
		art. 70.2.1, 3°, i)	art. 74, § 5
		art. 70.2.1, 3°, j)	art. 74, § 5
		art. 70.2.2, 1°, eerste lid	art. 71, § 2, eerste lid
		art. 70.2.2, 1°, tweede lid	art. 71, § 1, 1°
		art. 70.2.2, 1°, derde lid	art. 71, § 1, 2°

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
A1a 	A1 
A1b 	A1 
A1c 	A1 
A1d 	A1 
A3 	A3 
A5 	A5 

1

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
A7a 	A7 
A7b 	A7 
A7c 	A7 
A8 	/
A9 	A9 
A11 	A11 

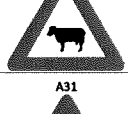
2

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
A13 	A13 
A14 	A14 
A15 	A15 
A16 	A51 + A15 
A17 	A17 
A18 	/

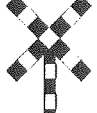
3

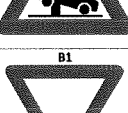
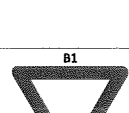
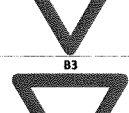
Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
A19 	A19 
A21 	A21 
A23 	A23 
A24 	/
A25 	A25 

4

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
A27  <small>Le symbole peut être adapté en fonction des espèces animales. Het symbool mag worden aangepast in functie de diersoort.</small>	A27, A29  
A31 	A31 
A32 	/
A33 	A33 
A34 	/

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
A35 	A35 
A37 	A37 
A39 	A39 
A41 	A41 
A43 	A43 

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
A45 	A45 
A47 	A47 
A49 	A49 
A51 	A51 

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
A52 	/
A53 	/
B1 	B1 
B1 + M1 	B3 
B5 	B5 

Projet de nouveau Code de la route. Projet nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
B1 + M3 	B7
B9 	B9
B11 	B11
B11 	B13
B15 	B15

9

Projet de nouveau Code de la route. Projet nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
B17 	B17
B19 	B19
B21 	B21
B22 	B22, B23
C1 	C1

10

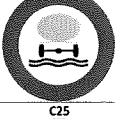
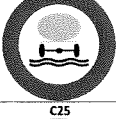
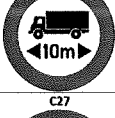
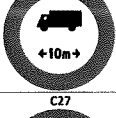
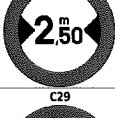
Projet de nouveau Code de la route. Projet nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
C3 	C3
C5 	C5
C6 	C6
C7 	C7
C8 	/

11

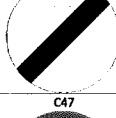
Projet de nouveau Code de la route. Projet nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
C9 	C9
C11 	C11
C13 	C13
C15 	C15
C17 	C17
C19 	C19

12

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
C21 	C21 
C22 	C22 
C23 	C23 
/	C24 
C24a 	C24a 

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
C24b 	C24b 
C24c 	C24c 
C25 	C25 
C27 	C27 
C29 	C29 
C30 	/

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
C31 	/
C32, a 	C31 
C32, b 	C31 
C33 	C33 
C35 	C35 
C37 	C37 

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
C39 	C39 
C41 	C41 
C43 	C43 
C45 	C45 
C46 	C46 
C47 	C47 

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
/	C48
/	C49
C49 	/
D1,a 	D1
D1,b 	/
D1,c 	D1

17

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
D1,d 	/
D1,e 	/
D1,f 	/
D1,g 	/
D3 	D3

18

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
D4 	D4
D5 	D5
D7 	D7
D8 	/
D9 	D9

19

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
D10 	/
D11 	D10
D12 	/
D13 	D11
D14 	/
D15 	D13

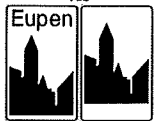
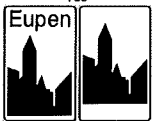
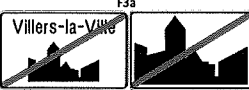
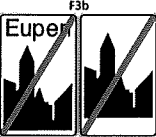
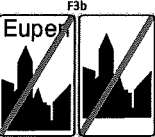
20

Projet de nouveau Code de la route. Project neuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
D16 	/
D17 	/
D18 	/
E1 	E1 
E3 	E3 

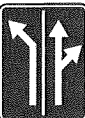
Projet de nouveau Code de la route. Project neuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
E5 	E5 
E7 	E7 
E9 	E9a 
E9 + M25/P4 	E9b 

Projet de nouveau Code de la route. Project neuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
E9 + M25/P5 	E9c 
E9 + M25/P7 	E9d 
E9 + M7 	E9e 
E9 + M8 	E9f 

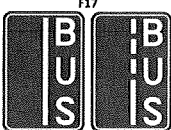
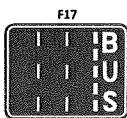
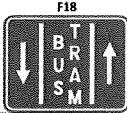
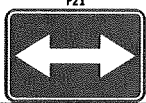
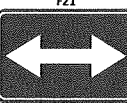
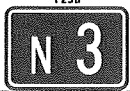
Projet de nouveau Code de la route. Project neuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
E9 + M9 	E9g 
E9 + M25/P10 	E9h 
E9 + M25/P8 	E9i 
/	E11 

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
F1a 	F1a 
F1b 	F1b 
F3a 	F3a 
F3b 	F3b 
F5 	F5 

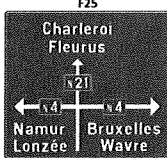
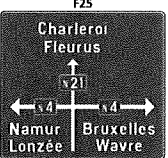
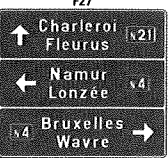
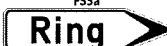
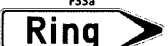
25

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
F7 	F7 
F8 	F8 
F9 	F9 
F11 	F11 
F13 	F13 
F14 	F14 

26

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
F15 	F15 
F17 	F17 
F18 	F18 
F19 	F19 
F21 	F21 
F23a 	F23a 

27

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
F23b 	F23b 
F23c 	F23c 
F23d 	F23d 
F25 	F25 
F27 	F27 
F29 	F29 
F31 	F31 
F33a 	F33a 

28

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
F33b 	F33b
F33c 	F33c
F34a 	F34a
F34b.1 	F34b
F34b.2 	F34b2
F34c.1 	F34c1
F34c.2 	F34c2
F35 	F35
F37 	F37

29

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
F39 	F39
F41 	F41
F43 	F43
F44 	F57
F45a 	F45a
F45b 	F45b

30

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
F46 	/
F47 	F47
F48 	F49
F49 	F50
F50 	F50bis
F51 	F51

31

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
F52a 	F52
F52b 	F52bis
F53 	F53
F55 	F55
F56 	F56
F59 	F59

32

Projet de nouveau Code de la route. Project nleuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
F60 	F60
F61 	F61
F62 	F62
F63a 	F63
F63b 	F63
/	F63

33

Projet de nouveau Code de la route. Project nleuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
/	F63
/	F63
/	F63
F65 	F65
F67 	F67
F69 	F69
F71 	F71

34

Projet de nouveau Code de la route. Project nleuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
F73 	F73
F74 	/
F75 	F75
F76 	/
F77 	F77
F78 	/
F79 	/

35

Projet de nouveau Code de la route. Project nleuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
F80 	F79
F81 	F81
F83 	F83
F85 	F85

36

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
F87 	F87
/	F89
F91 	F91
F93 	F93
F95 	F95

37

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
F96 	/
F97 	F97
F98 	F98
F99 	F99 a,b,c.

38

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
F101 	F101 a,b,c
/	F103
/	F105
/	F107

39

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
/	F109
F111 	F111
F113 	F113
F114 	/
F115 	/

40

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
Z1 	
Z3 	
Z1 + C49 	F117
Z3 + C49 	F118

41

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
Z3 	F4a
	F4b
Z5 	F12a
Z7 	F12b
Z9 	/

42

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
Z11 	/
Z12 	/
Z13 	/
V1 	
V2 	
V3 	

43

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
V4 	
V5 	
M1 	Type Ia.
M3 	Type Ib.
M5 	Type II
M7 	/
M8 	/
M9 	/
M13 	/
M15 	Type VIIb

44

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
M17 DU LUNDI AU VENDREDI VAN MAANDAG TOT VRIJDAG	Type V DU LUNDI AU VENDREDI VAN MAANDAG TOT VRIJDAG
M19 30 min.	Type VIIc. 30 MIN.
M21 STATIONNEMENT INTERDIT ARRÊT AUTORISÉ 7h - 19h PARKEREN VERBODEN STILSTAAN TOEGELATEN 7u - 19u	
M23 excepte LUNDI 7 - 19 h uitgezonderd MAANDAG 7 - 19 u	
M25 max. 3,5t +3,5t	M1 +2t
M27 EXCEPTE EXCEPTE EXCEPTE CIRCULATION LOCALE	

45

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
M29 7 - 19h 7 - 19u	Type V DE 7 A 19 H VAN TOT U
M31	
M33	M4
M33	M5
M33	M9
M33	M10
M33	M13
M35 OBLIGATOIRE VERPLICHT	M16 INTERDIT

46

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
M37	
M39	Type VIII
M41 RAPPEL HERHALING	Type VI RAPPEL
M43	
M45 S.O.S.	
M47 B C D E	B C D D
P1 P2	

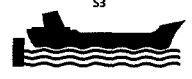
47

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
P3	
P4	
P5	
P6	
P7	
P8	
P9	

48

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
P10 	
P11 	
P12 	
P13 	
P14 max. 3,5t	
P15 +3,5t	
P16 TAXIS	Type Vild Taxi's
P17 	
P18 	
P19 	

49

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
P20 	
P21 	
P21 	
S1. 	S1. 
S2 	S2 
S3 	S3 
S4 	S4 

50

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
S5 	S5 
S10 	S10 
S11 	S11 
S12 	S12 
S13 	S13 
S14 	S14 

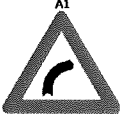
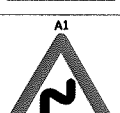
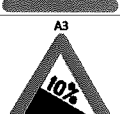
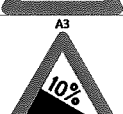
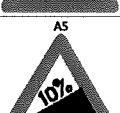
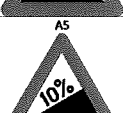
51

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
S15 	S15 
S16 	S16 
S17 	S17 
S18 	S18 
S19 	S19 
S20 	S20 
S21 	S21 

52

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
S30 	S30 
S31 	S31 
S32 	S32 
33 	S33 
S34 	S34 

Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.	AR 01/12/1975 KB 01/12/1975
S35 	S35 
S36 	S36 

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
A1 	A1a 
A1 	A1b 
A1 	A1c 
A1 	A1d 
A3 	A3 
A5 	A5 

1

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
A7 	A7a 
A7 	A7b 
A7 	A7c 
/	A8 
A9 	A9 
A11 	A11 

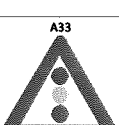
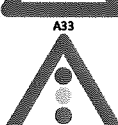
2

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
A13 	A13 
A14 	A14 
A15 	A15 
A51 + A15 	A16 
A17 	A17 
/	A18 

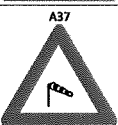
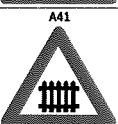
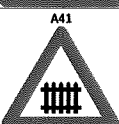
3

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
A19 	A19 
A21 	A21 
A23 	A23 
/	A24 
A25 	A25 

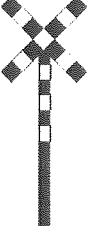
4

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
A27, A29  	A27  <p>Le symbole peut être adapté en fonction des espèces animales. Het symbool mag worden aangepast in functie de diersoort.</p>
A31 	A31 
/	A32 
A33 	A33 
/	A34 

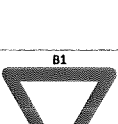
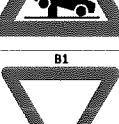
5

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
A35 	A35 
A37 	A37 
A39 	A39 
A41 	A41 
A43 	A43 

6

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
A45 	A45 
A47 	A47 
A49 	A49 
A51 	A51 

7

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
/	A52 
/	A53 
B1 	B1 
B3 	B1 + M1 
200m 	200m 
B5 	B5 

8

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Projet nieuwe Wegcode.
B7 	B1 + M3
B9 	B9
B11 	B11
B13 	B11 + M1
B15 	B15

9

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Projet nieuwe Wegcode.
B17 	B17
B19 	B19
B21 	B21
B22, B23 	B22
C1 	C1

10

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Projet nieuwe Wegcode.
C3 	C3
C5 	C5
C6 	C6
C7 	C7
/	C8

11

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Projet nieuwe Wegcode.
C9 	C9
C11 	C11
C13 	C13
C15 	C15
C17 	C17
C19 	C19

12

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
C21 	C21
C22 	C22
C23 	C23
C24 	/
C24a 	C24a

13

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
C24b 	C24b
C24c 	C24c
C25 	C25
C27 	C27
C29 	C29
/	C30

14

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
/	C31
C31 	C32, a
C31 	C32, b
C33 	C33
C35 	C35
C37 	C37

15

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
C39 	C39
C41 	C41
C43 	C43
C45 	C45
C46 	C46
C47 	C47

16

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
C48 	/
C49 	/
/	C49
D1 	D1,a
/	D1,b
D1 	D1,c

17

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
/	D1,d
/	D1,e
/	D1,f
/	D1,g
D3 	D3

18

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
D4 	D4
D5 	D5
D7 	D7
/	D8
D9 	D9

19

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
/	D10
D10 	D11
/	D12
D11 	D13
/	D14
D13 	D15

20

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
/	D16 
/	D17 
/	D18 
E1 	E1 
E3 	E3 

21

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
E5 	E5 
E7 	E7 
E9a 	E9 
E9b 	E9 + M25/P4 

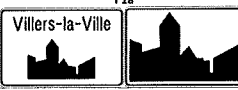
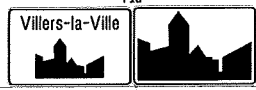
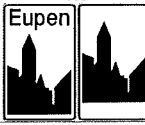
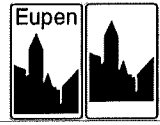
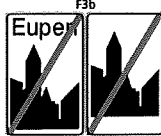
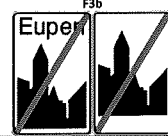
22

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
E9c 	E9 + M25/P5  
E9d 	E9 + M25/P7  
E9e 	E9 + M7  
E9f 	E9 + M8  

23

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
E9g 	E9 + M9  
E9h 	E9 + M25/P10  
E9i 	E9 + M25/P8  
E11 	/

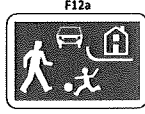
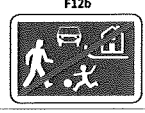
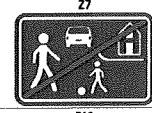
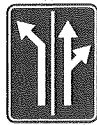
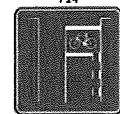
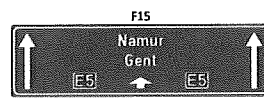
24

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Projet nieuwe Wegcode.
F1a 	F1a 
F1b 	F1b 
F3a 	F3a 
F3b 	F3b 
F4a 	Z3 

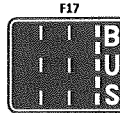
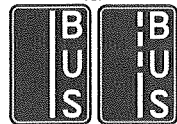
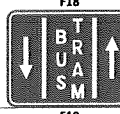
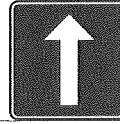
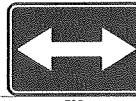
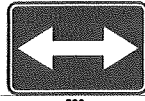
25

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Projet nieuwe Wegcode.
F4b 	
F5 	F5 
F7 	F7 
F8 	F8 
F9 	F9 

26

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Projet nieuwe Wegcode.
F11 	F11 
F12a 	Z5 
F12b 	Z7 
F13 	F13 
F14 	F14 
F15 	F15 

27

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Projet nieuwe Wegcode.
F17 	F17 
F18 	/
F19 	F19 
F21 	F21 
F23a 	F23a 
F23b 	F23b 
F23c 	F23c 

28

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
F23d 	F23d
F25 	F25
F27 	F27
F29 	F29
F31 	F31
F33a 	F33a
F33b 	F33b
F33c 	F33c
F34a 	F34a

29

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
F34b1 	F34b.1
F34b2 	F34b.2
F34c1 	F34c.1
F34c2 	F34c.2
F35 	F35
F37 	F37
F39 	F39
F41 	F41

30

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
F43 	F43
F45a 	F45a
F45b 	F45b
	F46
F47 	F47

31

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
F49 	F48
F50 	F49
F50bis 	F50
F51 	F51
F52 	F52a
F52bis 	F52b

32

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
F53 	F53
F55 	F55
F56 	F56
F57 	F44
F59 	F59
F60 	F60
F61 	F61

33

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
F62 	F62
F63 	F63a
F63 	F63b
F63 	/
F63 	/
F63 	/

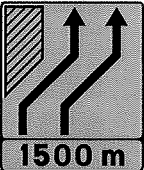
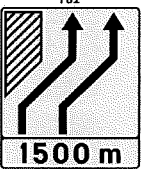
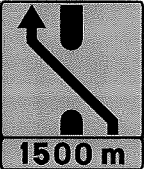
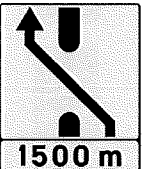
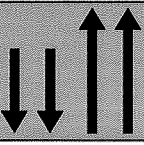
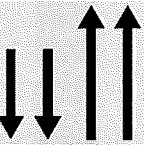
34

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
F63 	/
F65 	F65
F67 	F67
F69 	F69
F71 	F71
F73 	F73
/	F74

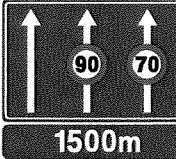
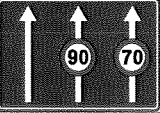
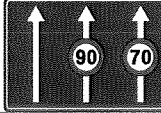
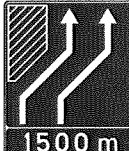
35

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
F75 	F75
/	F76
F77 	F77
/	F78
/	F79
F79 	F80

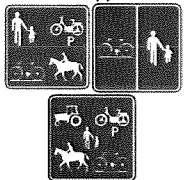
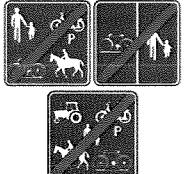
36

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
F81 	F81 
F83 	F83 
F85 	F85 
F87 	F87 

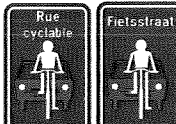
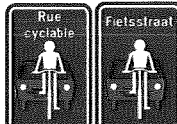
37

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
F89 	/
F91 	F91 
F93 	F93 
F95 	F95 
/	F96 

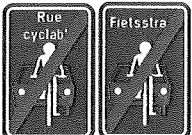
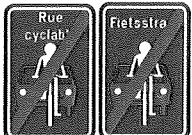
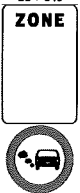
38

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
F97 	F97 
F98 	F98 
F99 a,b,c 	F99 
F101 a,b,c 	F101 

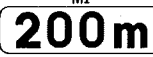
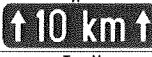
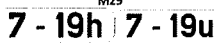
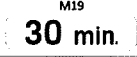
39

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
F103 	Z9 
F105 	Z11 
F107 	/
F109 	/
F111 	F111 

40

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
F113 	F113 
/	F114 
/	F115 
F117 	Z1 + C49 

41

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
F118 	Z3 + C49 
Type Ia. 	M1 
Type Ib. 	M3 
Type II 	M5 
Type V 	M17 
Type V 	M29 
Type VI 	M41 
Type VIIb 	M15 
Type VIIc. 	M19 
Type VId 	P16 

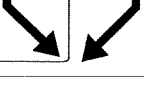
42

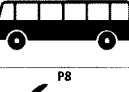
AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
Type VIII 	M39 
/	M7 
/	M8 
/	M9 
/	M13 
/	M21 
/	M23 
/	M25 
M1 	max. 3,5t 

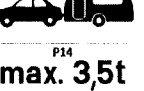
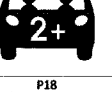
43

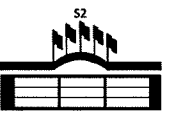
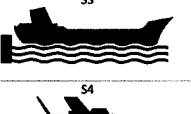
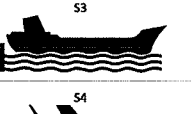
AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
/	M27 
/	EXCEPTE 
/	EXCEPTE CIRCULATION LOCALE 
/	M31 
M4 	M33 
M5 	M33 
M9 	M33 
M10 	M33 
M13 	M35 

44

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
M16  B, P INTERDIT	M35  B INTERDIT  B VERBODEN
	M37 
/	M43 
/	M45  S.O.S.
   	M47    
	P1 
	P2 

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
	P3    
	P4 
	P5 
	P6 
	P7 
	P8 
	P9 

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
	P10 
	P11 
	P12 
	P13 
	P14 max. 3,5t
	P15 +3,5t
	P17 
	P18 
	P19 

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
	P20 
	P21 
	P21 
S1. 	S1. 
S2 	S2 
S3 	S3 
S4 	S4 

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Projet nieuwe Wegcode.
S5 	S5
S10 	S10
S11 	S11
S12 	S12
S13 	S13
S14 	S14

49

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Projet nieuwe Wegcode.
S15 	S15
S16 	S16
S17 	S17
S18 	S18
S19 	S19
S20 	S20
S21 	S21

50

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Projet nieuwe Wegcode.
S30 	S30
S31 	S31
S32 	S32
S33 	S33
S34 	S34

51

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Projet nieuwe Wegcode.
S35 	S35
S36 	S36
	Z1
	Z3

52

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
/	<div>Z12</div> <div> </div>
/	<div>Z13</div> <div> </div>
	<div>V1</div> <div> </div>
	<div>V2</div> <div> </div>
	<div>V3</div> <div> </div>
	<div>V4</div> <div> </div>

AR 01/12/1975 KB 01/12/1975	Projet de nouveau Code de la route. Project nieuwe Wegcode.
	<div>V5</div> <div> </div>