Gedownload van https://www.wegcode.be/nl/regelgeving/2024005817~0mocswfbry

wegcode.be

Publicatiedatum: 20 september 2024 - **Downloaddatum:** 13 oktober 2026

KONINKLIJK BESLUIT VAN 3 JUNI 2024 BETREFFENDE DE CODE VAN DE OPENBARE WEG TWEEDE VERSLAG AAN DE KONING

Het ontwerp van koninklijk besluit dat ik de eer heb aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen, wijzigt het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg dat 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 vervangt.

Samenvatting.

Deze aanpassingen zijn het gevolg van de analyse, door een interfederale werkgroep samengesteld uit federale en regionale vertegenwoordigers, van alle opmerkingen die door de verschillende actoren werden geformuleerd naar aanleiding van de publicatie van het koninklijk besluit van 3 juni 2024.

Artikelsgewijze bespreking.

Artikel 1.

Verschillende definities werden aangepast of aangevuld voor meer duidelijkheid.

In elke respectievelijke definitie wordt opnieuw vermeld dat een rijwiel met een maximale breedte van 1 m, een bromfiets met een maximale breedte van 1 m en een niet-bereden voortbewegingstoestel niet als voertuig worden beschouwd. Dit heeft belangrijke gevolgen voor het parkeren (zie artikel 10, § 4).

Om het gebruik van minder vervuilende bestelwagens te stimuleren, worden elektrische bestelwagens (niet de hybride, CNG-, LNG- en LPG-motoren, en dit in tegenstelling met wat wordt beoogd in Richtlijn 96/53/EG, aangezien de CO2-uitstoot van deze motorisaties in reële gebruiksomstandigheden te laag is om een afwijkende regeling te rechtvaardigen) of door waterstof aangedreven bestelwagens met een maximale toegelaten massa van 4,25t gelijkgesteld met bestelwagens van 3,5 ton. Bestuurders van deze zwaardere bestelwagens moeten echter altijd het verkeersbord C21, dat bedoeld is om de weginfrastructuur te beschermen, in acht nemen.

Artikel 2.

Dit artikel verleent de controleurs 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, het recht om bevelen te geven en verduidelijkt de betekenis van het verbod om een spoorwegovergang te betreden.

Punt 51 van de definities met betrekking tot de parkeerkaart voor personen met een handicap wordt aangepast om deze definitie, die als wettelijke grondslag dient voor het ministerieel besluit van 7 mei 1999 betreffende de parkeerkaart voor personen met een handicap, op verzoek van de betrokken administratie aan te vullen.

Artikel 3.

Er wordt heringevoerd dat de schijf waarop het verkeersbord C3 afgebeeld is en die door signaalgevers wordt gebruikt, moet voldoen aan het model dat is vastgesteld door de minister die bevoegd is voor het wegverkeer (zie het ministerieel besluit van 1 december 1975 tot vaststelling van de kenmerken van bepaalde schijven, signalen en borden, voorgeschreven door de algemene verkeersreglementering).

Voor meer duidelijkheid wordt in § 4 van artikel 5 van de Code van de openbare weg uitdrukkelijk vermeld op welke manier signaalgevers aanwijzingen kunnen geven, meer bepaald met behulp van de schijf of het rood licht.

Artikel 4.

In het opschrift van artikel 6 van de Code van de openbare weg worden in de Franse tekst de woorden “signaux routiers” vervangen door de woorden “signalisation routière” omdat deze term omvat- tender verwijst naar verkeersborden, wegmarkeringen en verkeers-lichten. De term “signaux” verwijst alleen naar verkeersborden.

Artikel 5.

Bij arrest nr. 266.069 van de Raad van State van 18 maart 2026, werd paragraaf 2 van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg nietig verklaard wegens het niet naleven van de raadplegingsformaliteiten van de wetgevingsafdeling. Gezien het vernietigingsarrest er pas laat in de procedure is gekomen, zal deze paragraaf vóór de inwerkingtreding van de Code van de openbare weg moeten worden herschreven om een rechtsvacuüm te voorkomen met betrekking tot de minimumleeftijd van bestuurders voor het rijden op de openbare weg.

In paragraaf 5 van het artikel 8 wordt het verbod om een mobiel elektronisch apparaat met een scherm te gebruiken, tenzij het in een daartoe bestemde houder aan het voertuig bevestigd is, uitgebreid naar de persoon die een bestuurder begeleidt in het kader van de rijopleiding.

Artikel 6.

Naast enkele verduidelijkingen en toevoegingen, zijn de in artikel 9 belangrijkste wijzigingen de volgende:

- er wordt duidelijk gesteld dat wanneer fietsers, bestuurders van speedpedelecs en van tweewielige bromfietsen de busbaan mogen volgen, zij er niet zoveel mogelijk rechts moeten houden behalve bij het naderen van een achteropkomend voertuig;

- wanneer er een symbool van een speedpedelec of van een bromfiets klasse B op het gemarkeerd fietspad is aangebracht, zijn deze bestuur- ders verplicht om dit te gebruiken. Deze mogelijkheid bestaat al voor vrijliggende fietspaden (zonder markeringen) door het verkeersbord dat dit fietspad aanduidt te combineren met een onderbord;

Ten slotte wordt, meer in het algemeen, de plaats van bestuurders die in tegenrichting rijden op een rijbaan met éénrichtingsverkeer geher- formuleerd om duidelijk aan te geven dat zij zich in dat geval zoveel mogelijk rechts moeten houden.

Artikel 7.

In de Code van de openbare weg worden twee soorten fietsover- steekplaatsen geïntroduceerd, die worden onderscheiden door wegmar- keringen zoals afgebeeld in artikel 53 van het ontwerp. Het gaat om fietsoversteekplaatsen in de voorrang en uit de voorrang. Daarom is het nodig om ook de voorrangsregels die erop van toepassing zijn, in artikel 11 toe te voegen.

De voorrangsregels die gelden in voetgangerszones, speelstraten, schoolstraten, erven en voorbehouden wegen worden opgenomen in de artikelen die daaraan specifiek zijn gewijd en worden hier dus niet langer herhaald.

Het is ook aangewezen om eraan te herinneren dat alle categorieën weggebruikers voorrang moeten verlenen wanneer, in een bebouwde kom, een autobus zijn halte verlaat. Dit betekent dat wanneer een autobus zijn halte verlaat en daarbij een trottoir of een fietspad oversteekt, de weggebruikers die deze weggedeeltes volgen, voorrang moeten verlenen.

Artikel 8.

Het artikel 13 over de reddingsstrook wordt aangevuld met de verkeersregels die in de definitie stonden. De voertuigen en de omstandigheden waarin deze voertuigen de reddingsstrook mogen gebruiken, worden duidelijk opgesomd.

Artikel 9.

Wanneer een bestuurder het verkeer verlaat of zich terug in het verkeer voegt, voert hij een manoeuvre uit en moet hij daarom voorrang verlenen (art. 14). Er wordt niet meer verwezen naar “de normale verkeersstroom”, omdat deze woorden overbodig zijn. Het gaat bijvoorbeeld om het oprijden van de rijbaan bij het verlaten van een parkeerplaats, het uitrijden van een garage, na het laten uitstappen van een passagier.

Ter herinnering, voetgangers hebben voorrang ongeacht of er een oversteekplaats aanwezig is of niet. Als de voetganger echter nog niet is begonnen met oversteken, heeft hij geen voorrang voor zover er geen oversteekplaats aanwezig is.

Artikel 10.

In artikel 20 worden de woorden “behoudens bijzondere plaats- aanleg” geschrapt uit de algemene regel die bepaalt dat een voertuig dat op de rijbaan wordt geparkeerd, parallel aan de rand ervan moet worden geplaatst. Die woorden zijn overbodig, immers, wanneer er parkeerplaatsen zijn gemarkeerd, moeten voertuigen sowieso worden geparkeerd zonder dat daarbij de wegmarkeringen worden

overge- schreden. Dit vloeit voort uit het principe dat verkeerstekens, d.w.z.

verkeersborden en wegmarkeringen, voorrang hebben op de algemene regels.

Het feit dat niet bereden rijwielen en bromfietsen met een breedte van 1 meter en voortbewegingstoestellen niet langer als voertuigen worden beschouwd (zie supra) heeft belangrijke gevolgen voor de parkeerregels. Daarom worden de verschillende plaatsen waar ze niet mogen worden geplaatst, opgesomd.

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. Voor personen met beperkte mobiliteit geldt de verplichting om een strook van minstens 1,50 m vrij te laten niet wanneer het gaat om een rijwiel met een maximale breedte van 1 m, een bromfiets met een maximale breedte van 1 m of een voortbewegingstoestel met een maximale breedte van 1 m.

Artikel 11.

Het parkeerverbod dat geldt vóór een verkeerslicht of een verkeers- bord wordt geherformuleerd voor meer duidelijkheid (art. 21).

Opgemerkt moet worden dat de term “podotactiel” niet beperkend is en verwijst naar elk van verschil in reliëf van het grondoppervlak dat bedoeld is om personen met een visuele beperking te waarschuwen of te begeleiden.

Artikel 12.

In artikel 24 wordt het verbod om een autosnelweg op te rijden terwijl een voertuig wordt gesleept met een noodkoppeling of met een hulpkoppeling geschrapt omdat het overbodig is.

Bepaalde voertuigcategorieën zijn onderworpen aan specifieke snel- heidsbeperkingen op autosnelwegen. Er wordt duidelijker geformu- leerd dat deze snelheidsbeperkingen van kracht blijven, zelfs wanneer een hogere maximumsnelheid is toegelaten door een verkeersbord.

Er wordt verduidelijkt dat de snelheid op autosnelwegen van autocars uitgerust met een snelheidsbegrenzer tot 100 km/u en waarvan alle zitplaatsen zijn uitgerust met een veiligheidsgordel (tempo 100), met of zonder aanhangwagen, beperkt is tot 100 km/u.

Ten slotte is het uitdrukkelijk verboden om herstellingen aan een voertuig uit te voeren op een autosnelweg, gelet op het gevaar.

Artikel 13.

Het verbod (art. 25) om een autoweg op te rijden terwijl een voertuig wordt gesleept met een noodkoppeling of met een hulpkoppeling wordt weggelaten, aangezien er naar datzelfde verbod wordt verwezen in het artikel betreffende autosnelwegen (art. 24, § 4).

De verwijzingen naar de verboden die van toepassing zijn op autosnelwegen zijn aangepast zodat het verbod om met een snelheid lager dan 70 km/u te rijden niet van toepassing is op een autoweg. Het gaat om een rechtzetting van een vergissing.

Artikel 14.

In de erven (art. 26) wordt de voorrangsregel ten aanzien van bestuurders van speedpedelecs verduidelijkt zodat de bestuurder van een speedpedelec (dat een gemotoriseerd voertuig is) dezelfde voor- rang kan genieten als fietsers.

Bovendien wordt, door te specifiëren dat het gaat om bestuurders die “er” rijden, duidelijk gemaakt dat de voorrangsregels die op kruis- punten gelden, van toepassing blijven.

Artikel 15.

De toegang tot voorbehouden wegen (art. 28) wordt aangepast zodat die beter aansluit bij de realiteit; zo is het logisch dat bewoners, voertuigen die er moeten leveren en voertuigen van en naar de aanliggende percelen er steeds toegang hebben. Daartoe een bijkomend symbool voorzien dat op het verkeersbord kan worden afgebeeld, is overbodig. Er is ook voorzien in een gelijkwaardige toegang tussen bepaalde voertuigen. Zo zijn bv. gespannen er toegelaten wanneer het symbool van een landbouwvoertuig op het bord is afgebeeld. Dit vermijdt een overvloed aan symbolen op het toegangsbord wat nefast is voor het begrip van de weggebruikers.

Dit artikel brengt ook enkele verduidelijkingen aan. De eerste betreft de verplichting om een vrije doorgangskaart aan de binnenzijde van de voorruit aan te brengen, die niet van toepassing is wanneer de vrije doorgangskaart in digitale kaartvorm wordt aangeboden.

De voorrangsregel ten aanzien van bestuurders van speedpedelecs op voorbehouden wegen wordt verduidelijkt zodat de bestuurder van een speedpedelec (dat een gemotoriseerd voertuig is) dezelfde voor- rang kan genieten als fietsers.

Artikel 16, 17 & 18.

De voertuigen voor het wegruimen van vuilnis worden niet langer vermeld in de artikelen met betrekking tot de voorbehouden wegen, de voetgangerszones en de speelstraten maar wel in een algemeen

artikel waarin de afwijkende bepalingen worden opgenomen (zie infra, artikel 33).

De voorrangsregel ten aanzien van bestuurders van speedpedelecs wordt ook verduidelijkt in voetgangerszones, in speelstraten en in schoolstraten zodat de bestuurder van een speedpedelec (die een gemotoriseerd voertuig is) dezelfde voorrang kan genieten als fietsers.

Bovendien wordt, door te specifiëren dat het gaat om bestuurders die “er” rijden, duidelijk gemaakt dat de voorrangsregels die op kruispunten gelden, van toepassing blijven.

Er wordt telkens gepreciseerd dat de vrije doorgangskaart niet aan de binnenzijde van de voorruit moet worden aangebracht wanneer het gaat om digitale kaart.

Artikel 19.

De verbodsborden die de toegang verbieden aan voertuigen omwille van hun massa en afmetingen worden toegevoegd aan de opsomming van bepalingen uit de Code van de openbare weg die van toepassing blijven op bestuurders van prioritaire voertuigen die een prioritaire opdracht uitvoeren (art. 32).

Artikel 20.

De regel in artikel 33 is nauwkeuriger geformuleerd om aan te geven dat het diagonaal oversteken enkel van toepassing is op kruispunten en niet daarbuiten.

Artikel 21.

Artikel 35 bundelt een reeks bepalingen met betrekking tot het gedrag van bestuurders van fietsen, bromfietsen en voortaan ook van motorfietsen.

Naast het verbod voor deze verschillende bestuurders om zich te laten trekken, is het voortaan ook verboden om zich te laten duwen, of om een rijwiel, bromfiets of motorfiets te trekken of te duwen.

Een andere belangrijke wijziging staat bestuurders van tweewielige bromfietsen, zoals dat reeds het geval is voor fietsers, toe om met twee naast elkaar te rijden op de rijbaan en op de busbaan, mits naleving van bepaalde voorwaarden.

Artikel 22.

Artikel 37 bundelt een reeks bepalingen over het gedrag van bestuurders van motorvoertuigen ten aanzien van fietsers, bestuurders van tweewielige bromfietsen en voortaan ook ten aanzien van trek-, last- of rijdieren. Het beperkt zich dus niet langer uitsluitend tot ruiters.

De regel dat een bestuurder van een motorvoertuig zich niet op een oversteekplaats voor fietsers mag begeven als hij het risico loopt daar tot stilstand te komen, wordt uitgebreid tot alle bestuurders.

Artikel 23.

Enkele verduidelijkingen worden toegevoegd met betrekking tot de regels die georganiseerde groepen moeten volgen (art. 38).

Voetgangersgroepen die deelnemen aan culturele, sportieve of toeristische activiteiten zijn niet verplicht om achter elkaar te lopen, zolang ze gegroepeerd blijven. Dit betekent dat, wanneer ze rechts de rijbaan volgen, ze met twee naast elkaar mogen stappen.

De vierwielers met motorvoertuigen worden toegevoegd aan de lijst van bestuurders waarop de regel voor de verdeling van grote groepen van toepassing is; ook zij moeten worden opgesplitst in groepen van maximaal 100 deelnemers.

De regel die voorziet in de begeleiding van groepen van 10 tot 50 deelnemers is geherformuleerd op een meer begrijpelijke manier.

Het gebruik van blauwe en groene lichten door legerkonvooien is niet langer vereist. De blauwe en groene wimpels blijven verplicht in alle omstandigheden.

Artikel 24.

Er wordt in artikel 39 telkens verduidelijkt, door te verwijzen naar het koninklijk besluit van 28 juni 2019 tot reglementering van de wielerwedstrijden en van de alle-terreinwedstrijden, om welk voertuig het precies gaat.

Artikel 25.

De volgende wijzigingen worden aangebracht in het artikel 40 over slepen van voertuigen.

De regel die het een takelwagen toestaat om een trekkend voertuig met oplegger te trekken, is minder restrictief geherformuleerd om een snellere vrijmaking van de openbare weg mogelijk te maken. Het defect voertuig mag voortaan ook naar een andere locatie dan

alleen de plaats van herstelling worden gebracht. Dit kan bijvoorbeeld een tussenlocatie zijn, zoals het depot van de takeldienst.

De term “foorvoertuigen” moet ruim worden geïnterpreteerd, het gaat onder meer om voertuigen van een kermis, circus, enzovoort.

Artikel 26.

In de Nederlandstalige tekst van artikel 41 wordt het woord “miniatuurtreinslepen” vervangen door het woord “miniatuurtreinen”, wat correcter en duidelijker is.

Artikel 27.

De verwijzing (art. 42) naar “kinderen” jonger dan achttien jaar die minstens 135 cm groot zijn, wordt vervangen door een betere verwijzing, meer bepaald naar “passagiers”.

Het is toegestaan om een kind van drie jaar of ouder zonder een kinderbeveiligingssysteem te vervoeren als aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Eén van die voorwaarden is dat de bestuurder niet de ouder van het kind mag zijn en niet op hetzelfde hoofdadres mag wonen als het kind. Deze laatste voorwaarde werd aangevuld zodat de uitzondering ook geldt voor personen die geen biologische ouder zijn, maar wel op hetzelfde hoofdadres wonen als één van de ouders van het kind.

Vanaf de leeftijd van 3 jaar mogen kinderen die kleiner zijn dan 135 cm achterin het voertuig worden vervoerd, zelfs als het voertuig niet is uitgerust met veiligheidsgordels (zoals bij bepaalde oldtimers). De regel die stelt: “Op zitplaatsen die niet zijn uitgerust met een veiligheidsgordel mogen geen kinderen jonger dan 3 jaar worden vervoerd. Op zitplaatsen vóórin zonder veiligheidsgordel mogen geen passagiers jonger dan 18 jaar en kleiner dan 135 cm worden vervoerd”, wordt daarom opnieuw ingevoerd.

Ten slotte wordt bepaald dat een bestuurder van een autobus of een autocar voldoet aan de verplichting enkel passagiers te vervoeren die de gordel dragen zodra hij hen informeert over deze verplichting, bijvoorbeeld via een pictogram, audiovisuele middelen of mondeling.

Artikel 28.

Er wordt verduidelijkt in artikel 43 dat de helm goedgekeurd moet zijn en geschikt moet zijn voor het gebruikte voertuig.

De uitzondering op het dragen van een helm door de bestuurder van een landbouwvoertuig waarvan de maximale snelheid door constructie beperkt is tot 40 km/u en dat niet is uitgerust met een stuur zoals op een motorfiets, wordt opnieuw ingevoerd.

Artikel 29.

Naast enkele kleine vormelijke verbeteringen wordt in artikel 44 verduidelijkt dat de achterlichten van aanhangwagens van bromfietsen en motorfietsen permanent moeten branden. Er wordt ook expliciet vermeld dat voetgangers signalisatiemiddelen (draagbare lichten, lichtgevende stokken, ...) mogen gebruiken.

Artikel 30.

Dit artikel corrigeert de titel in het Frans en bepaalt dat de oranje-gele knipperlichten van landbouwvoertuigen moeten gebruikt worden wanneer het zicht is verminderd tot ongeveer 200 m (in plaats van 100 m).

Artikel 31.

Er is toegevoegd in artikel 47 dat het gelijktijdig gebruik van alle richtingaanwijzers ook mogelijk is bij het gebruik van een beweegbaar laadplatform of een ander achteraan aan het voertuig bevestigd middel bestemd om het laden en lossen te vergemakkelijken en van beweeg- bare bedieningstoestellen.

Artikel 32.

De verplichting tot het gelijktijdig gebruik van alle richtingaanwij- zers in geval van pech of een ongeval wordt uitgebreid naar alle voertuigen in plaats van alleen naar auto’s (art. 52).

Het is belangrijk om erop te wijzen dat in geval van een verlies van lading, het signaleren ervan op dezelfde wijze moet gebeuren als bij het signaleren van een defect voertuig of in geval van een ongeval (vier knipperlichten, gevarendriehoek, draagbare oranje-geel knipper- licht, ...).

Artikel 33.

Er zijn verbeteringen aangebracht aan de verwijzingen naar de

artikelen die niet van toepassing zijn op voertuigen voor toezicht, controle en onderhoud van het wegennet.

Het artikel wordt aangevuld met een paragraaf die de bepalingen die niet van toepassing zijn op vuilniswagens wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt, groepeert.

Artikel 34.

Naast enkele kleine vormelijke verbeteringen (art. 57) wordt de algemene regel met betrekking tot de draagwijdte van de verkeerslichten duidelijker geformuleerd. Deze verkeerslichten moeten door bestuurders worden in acht genomen wanneer ze zich rechts van of boven het gevolgde weggedeelte bevinden. Door te specifiëren dat het gaat om het gevolgde weggedeelte wordt het risico op verwarring bij de bestuurders sterk verminderd.

Er zijn voorbeelden van pijlvormige verkeerslichten toegevoegd en hun draagwijdte is duidelijker geformuleerd.

Het is belangrijk erop te wijzen dat een oranje-gele knipperende pijl betekent dat alleen de richting die door de pijl wordt aangegeven, mag gevolgd worden, op voorwaarde dat voorrang wordt verleend aan de voetgangers en de bestuurders die reglementair uit andere richtingen komen. Dit sluit het gebruik van een groene pijl niet uit, en in dat geval is er geen specifieke voorrangsregel zoals bij de knipperende oranje- gele knipperende pijl.

Er zijn voorbeelden van verkeerslichten voor fietsers toegevoegd en de draagwijdte ervan is duidelijker geformuleerd.

Artikel 35.

Het artikel 58 is aangevuld met illustraties van de ontruimingspijlen op kruispunten.

Artikel 36.

Naast een verbetering in het opschrift is het artikel 59 aangevuld met illustraties van de bijzondere verkeerslichten.

Artikel 37.

Naast enkele kleine vormelijke correcties is de betekenis van elk bijzonder verkeerslicht dat het verkeer op de busbaan regelt, verduidelijkt aan de hand van een verwijzing en een afbeelding (art. 60).

Artikel 38.

De draagwijdte van het rode licht voor voetgangers en van het gecombineerde rode licht voor voetgangers en fietsers (art. 61) is aangepast om duidelijk aan te geven dat het verboden is om de oversteek te beginnen, maar niet om deze verder te zetten of te beëindigen als het oversteken reeds is begonnen toen het licht nog groen was.

Er worden afbeeldingen van deze verkeerslichten toegevoegd.

De overige wijzigingen zijn kleine vormelijke verbeteringen.

Artikel 39.

Er worden twee verbeteringen aangebracht in de Franse en in de Nederlandse tekst van artikel 62.

Artikel 40 & 41.

In de Franse tekst wordt het woord “routier” geschrapt om duidelijk te maken dat deze afdeling uitsluitend betrekking heeft op de verkeersborden.

Er wordt op gewezen dat de kleuren van de folies voor permanente verkeersborden moeten voldoen aan tabel 2 van de Europese norm NBN EN 12899 of gelijkwaardig.

De kleur van de folie voor tijdelijke borden moet voldoen aan fluorescerend geel volgens tabel 3 (PTV 4 - type 1/2/3 (geen veroudering)) van PTV 662 of gelijkwaardig.

Het lettertype dat op de verkeersborden wordt gebruikt, is het lettertype Schweizerische Normen-Vereinigung (SNV).

De mogelijke beeldvormen van het SNV zijn normaal (regular) of versmald (condensed).

Voor wegwijzers van algemeen belang of van toeristische aard (F34a, F35, F37) wordt Helvetica Medium Cursief gebruikt.

Artikel 42.

De algemene regel met betrekking tot de draagwijdte van de gevaarsborden (art. 64) is duidelijker geformuleerd. Deze verkeersborden moeten door bestuurders worden in acht genomen wanneer ze zich rechts van of boven het gevolgde weggedeelte bevinden. Door te specifiëren dat het gaat om het gevolgde weggedeelte wordt het risico op verwarring bij de bestuurders aanzienlijk verminderd.

Enkele kleine vormelijke correcties zijn aangebracht aan de afbeel- dingen van verschillende verkeersborden (lettertype, symbool, ...). De legende van het verkeersbord A5 is verduidelijkt in de Nederlandse tekst en de legende van verkeersbord A13 verwijst nu ook naar een oneffen wegdek.

Artikel 43.

De algemene regel met betrekking tot de draagwijdte van de voorrangsborden is duidelijker geformuleerd (art. 65). Deze verkeers- borden moeten door bestuurders worden in acht genomen wanneer ze zich rechts van of boven het gevolgde weggedeelte bevinden. Door te specifiëren dat het gaat om het gevolgde weggedeelte wordt het risico op verwarring bij de bestuurders aanzienlijk verminderd.

Enkele kleine vormelijke correcties zijn aangebracht aan de afbeel- dingen van verschillende verkeersborden.

Artikel 44.

De algemene regel met betrekking tot de draagwijdte van de verbodsborden (art. 66) is duidelijker geformuleerd. Deze verkeers- borden moeten door bestuurders worden in acht genomen wanneer ze zich rechts van of boven het gevolgde weggedeelte bevinden. Door te specifiëren dat het gaat om het gevolgde weggedeelte wordt het risico op verwarring bij de bestuurders aanzienlijk verminderd.

Enkele kleine vormelijke correcties zijn aangebracht aan de afbeel- dingen van verschillende verkeersborden (lettertype, symbool, ...).

De draagwijdte van het verkeersbord C43 is nauwkeuriger geherfor- muleerd. De oude formulering voorzag dat wanneer een “ander verkeersbord” een andere snelheidsbeperking aanduidt, dat automa- tisch een einde maakte aan de door het verkeersbord C43 opgelegde snelheidsbeperking. Om verwarring te vermijden, bijvoorbeeld bij een bord dat het begin van een bebouwde kom of een erf aanduidt en wel een snelheidsbeperking impliceert maar niet expliciet aanduidt, is de formulering aangepast.

Artikel 45.

Enkele kleine vormelijke correcties zijn aangebracht aan de afbeel- dingen en de legendes van verschillende gebodsborden.

De legendes van het verkeersborden D7, D9, D11, D13 en D15 worden aangevuld om aan te geven dat ze van toepassing zijn tot en met het volgend kruispunt.

Artikel 46.

De bepalingen met betrekking tot de draagwijdte van de verkeers- borden E1 en E3 in combinatie met onderborden, zijn niet langer opgenomen want overbodig (art. 68). De draagwijdte van combinaties van verkeersborden met onderborden wordt immers in algemene zin geregeld.

Een kleine vormelijke correctie is aangebracht aan de afbeelding van het verkeersbord E9. Er wordt tevens toegevoegd dat dit verkeersbord zowel vierkant als rechthoekig kan zijn, afhankelijk van de aandui- dingen die op het verkeersbord worden aangebracht.

De draagwijdte van de verkeerstekens met betrekking tot het stilstaan en parkeren is licht aangepast. Dit om nauwkeuriger aan te geven dat ze gelden tot de plaats waar een ander verkeersteken dat betrekking heeft op het stilstaan en parkeren is opgesteld, en niet tot de plaats waar een “andere parkeerregeling” begint. Zo wordt het duidelijk dat het enkel gaat om verkeersborden en wegmarkeringen.

Het tweede lid werd opgeheven omdat het geen meerwaarde biedt rekening houdend met de mogelijkheid om de onderborden M21 (bv. “op het plein”) te gebruiken.

De code van de openbare weg biedt wegbeheerders de mogelijkheid om verkeersborden flexibeler te combineren met onderborden. Het is belangrijk dat deze combinaties coherent en begrijpelijk zijn voor de weggebruikers.

Artikel 47.

De algemene regel betreffende de draagwijdte van de aanwijzings- borden is duidelijker geformuleerd (art. 69). Deze borden moeten door weggebruikers worden in acht genomen wanneer ze zichtbaar zijn in de gevolgde rijrichting, zodat de informatie op de meest geschikte plaats aan de weggebruikers kan worden meegedeeld. Er wordt tevens toegevoegd dat dit verkeersbord zowel vierkant als rechthoekig kan zijn, afhankelijk van de aanduidingen die op het verkeersbord worden aangebracht.

De symbolen F6 (afrit) en F7 (verkeerswisselaar) worden logischer- wijze opgenomen in bijlage 2.

Op het verkeersbord F17 is het nieuw bussymbool (zie artikel 56) aangebracht dat duidelijker aangeeft dat de busbaan in de eerste plaats voorbehouden is voor de voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer.

Een nieuw aanwijzingsbord F36 is toegevoegd om voetgangers en fietsers naar een bepaald deel van de openbare weg te leiden.

Nieuwe varianten van het aanwijzingsbord F41 (omleiding) zijn toegevoegd ter illustratie van een omleiding rechtdoor en van een specifieke omleiding voor voetgangers en fietsers.

Een nieuw aanwijzingsbord F42 is toegevoegd om het einde van een omleiding aan te duiden.

Een nieuw aanwijzingsbord F78 is toegevoegd om de aanwezigheid van toiletten aan te duiden, bijvoorbeeld op een parking langs de autosnelweg.

Er zijn varianten toegevoegd van de aanwijzingsborden F80, F81 en F83 (tijdelijke aanwijzingen bij werken) zonder vermelding van de afstand.

Ter herinnering, de kleur van de folie voor tijdelijke borden moet voldoen aan fluorescerend geel volgens tabel 3 (PTV 4 - type 1/2/3 (geen veroudering)) van PTV 662 of gelijkwaardig.

Een variant van het aanwijzingsbord F96 (bord dat een uitwijking aankondigt) zonder vermelding van de afstand is toegevoegd.

Tot slot zijn enkele kleine vormelijke verbeteringen aangebracht aan de afbeeldingen en de legendes van een paar verkeersborden.

Artikel 48.

De algemene regel met betrekking tot de draagwijdte van de verkeersborden met bijzondere voorschriften is duidelijker geformu- leerd (art. 70). Deze verkeersborden moeten door weggebruikers in acht genomen worden wanneer ze zich rechts van het gevolgde weggedeelte bevinden. Door te specifiëren dat het gaat om het gevolgde wegge- deelte wordt het risico op verwarring bij de weggebruikers aanzienlijk verminderd. Er wordt tevens toegevoegd dat dit verkeersbord zowel vierkant als rechthoekig kan zijn, afhankelijk van de aanduidingen die op het verkeersbord worden aangebracht.

De afbeeldingen van de verkeersborden R1 (begin van een school- omgeving) en R3 (einde van de schoolomgeving) zijn aangepast en de legendes zijn aangevuld om te verduidelijken dat er ook een andere snelheidsbeperking op het verkeersbord kan zijn vermeld.

De legende van de verkeersborden R5 (begin van een erf), R9 (begin van een voorbehouden weg), R14 (begin van een voetgangerszone), R17 (begin van een fietszone), R21 (begin van een luchthavengebied) en R25 (begin van een bebouwde kom) is telkens aangepast om te verduidelijken dat de vermelde maximumsnelheid op deze borden louter informatief is. Immers, de maximumsnelheid die er geldt wordt immers bepaald door de regionale regelgeving.

Er zijn enkele voorbeelden van het verkeersbord R9 toegevoegd die rekening houden met de herformulering van het artikel over de voorbehouden wegen (zie supra, artikel 15). Er kan een nieuw symbool op het verkeersbord worden aangebracht om toegang te verlenen aan rijwielen met een breedte van meer dan een meter (zie infra, artikel 59).

De legende van verkeersbord R12 (begin van een niet verplicht fietspad) en het verkeersbord R33 (begin van een autoweg) is telkens aangevuld om duidelijk aan te geven dat de bijzondere voorschriften gelden tot het volgende kruispunt. In tegenstelling tot andere verkeers- borden met bijzondere voorschriften hebben de verkeersborden R12 en R33 namelijk geen zonale draagwijdte.

Een laatste wijziging betreft de herformulering van de draagwijdte van de verkeersborden met bijzondere voorschriften. In het algemeen gelden die vanaf het beginbord tot het eindbord. Ze zijn echter niet van toepassing op plaatsen binnen dat gebied waar door een verkeersteken een andere regeling is voorzien en evenmin wanneer het verkeersbord met bijzondere voorschriften zelf zijn toepassingsgebied afbakent (zoals bij de borden R12 en R33, die gelden tot het volgende kruispunt).

Artikel 49.

De algemene regel met betrekking tot de draagwijdte van de verkeersborden met zonale geldigheid is duidelijker geformuleerd (art. 71). Deze verkeersborden moeten door weggebruikers in acht genomen worden wanneer ze zich rechts van het gevolgde weggedeelte bevinden.

Door te specifiëren dat het gaat om het gevolgde weggedeelte wordt het risico op verwarring bij de weggebruikers aanzienlijk verminderd.

Enkele kleine vormelijke verbeteringen zijn aangebracht aan de afbeeldingen en de legendes van enkele verkeersborden (lettertype, formaat, ...) Een laatste wijziging betreft het herformuleren van de draagwijdte van een zonale reglementering. In het algemeen is een zonale regelgeving van toepassing vanaf het beginbord van de zone tot het eindbord van de zone. Echter, de zonale reglementering is niet van toepassing op plaatsen binnen de zone waar verkeerstekens hiervan afwijken.

Vervolgens wordt verduidelijkt dat wanneer binnen een snelheids- zone een ander zonale reglementering of een reglementering met bijzondere voorschriften een andere snelheidsbeperking impliceert, dit een einde maakt aan de oorspronkelijke snelheidszone. Hetzelfde principe geldt ook binnen een parkeerzone.

Artikel 50.

Naast enkele kleine vormelijke verbeteringen van het lettertype en de legendes van een aantal onderborden, wordt de algemene regel

met betrekking tot de draagwijdte van de onderborden op een meer gestructureerde manier geherformuleerd (art. 72).

De draagwijdte van het onderbord M11 (het onderbord dat het toepassingsgebied bepaalt van de verkeersborden met betrekking tot het stilstaan en parkeren) wordt uitgebreid zodat ook de voortzetting van de reglementering die voor het kruispunt van toepassing is, kan worden aangeduid.

De legendes van de onderborden M19 en M20 zijn geherformuleerd om duidelijk aan te geven dat parkeren op het trottoir of op de verhoogde berm verboden is.

De legende van het onderbord M21 is aangevuld zodat het ook een ander deel van de openbare weg kan vermelden. Wanneer dit onderbord wordt gebruikt in combinatie met een verkeersbord E1 of E3, betekent dit dat het parkeren en/of stilstaan ook verboden is op het aangeduide deel van de openbare weg.

Er wordt ook een voorbeeld toegevoegd van het onderbord M21 zonder de vermelding “inbegrepen”. Wanneer dit onderbord wordt gebruikt in combinatie met een verkeersbord E1 of E3, betekent dit dat het parkeren en/of stilstaan specifiek verboden is op het aangeduide deel van de openbare weg.

Een variant van het onderbord M53 (verkeer in twee richtingen) zonder symbool wordt toegevoegd. Dit is een extra optie om aan te geven dat tweerichtingsverkeer is toegelaten voor fietsen en tweewie- lige bromfietsen.

In het Nederlands wordt de tekst op het onderbord M61 vervangen door “Herinnering”, wat taalkundig juister is.

Artikel 51.

Een voorbeeld van een doorlopende gele lijn die op de werkelijke rand van de rijbaan is aangebracht, wordt toegevoegd in artikel 73.

In de bepaling met betrekking tot de middenrijbaan wordt verdui- delijkt wat precies bedoeld wordt met de zijdelingse stroken.

Artikel 52.

Enkele kleine vormelijke verbeteringen worden aangebracht aan de afbeeldingen en de legendes van sommigewegmarkeringen in artikel 74.

Er wordt strikter bepaald onder welke voorwaarden een bestuurder een doorlopende streep mag overschrijden die naast een onderbroken streep is gemarkeerd. Het overschrijden van die doorlopende streep is enkel toegestaan om na het inhalen terug rechts in te voegen, en dit uitsluitend op een rijbaan met verkeer in twee richtingen.

De lijst van voertuigen die op de busbaan mogen rijden, is aangepast.

Zo wordt de vermelding “AUTOCAR” vervangen door een symbool dat voortaan zowel autocars als autobussen aanduidt. Deze wijziging vloeit voort uit de aanpassing van het verkeersbord F17, dat een busbaan aanduidt (zie supra, artikel 47).

Artikel 53.

In artikel 76 zijn de wegmarkeringen voor oversteekplaatsen voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen aangepast om een duidelijk onderscheid te maken tussen niet-prioritaire en prioritaire oversteekplaatsen.

Wanneer de oversteekplaats wordt aangeduid met kleine witte vierkanten, betekent dit dat fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen geen voorrang hebben.

Wanneer de oversteekplaats wordt aangeduid met onderbroken strepen (= fietspad), betekent dit dat fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen wél voorrang hebben.

De paragraaf over witte lichtspijkers op kruispunten, die fietspaden met elkaar kunnen verbinden, wordt weggelaten omdat er geen verkeersregels aan gekoppeld zijn. Deze lichtspijkers dienen enkel om de aandacht van bestuurders te vestigen op de mogelijke aanwezigheid van actieve weggebruikers.

Artikel 54.

Ter herinnering, de kleur van de folie voor tijdelijke borden moet voldoen aan fluorescerend geel volgens tabel 3 (PTV 4 - type 1/2/3 (geen veroudering)) van PTV 662 of gelijkwaardig. Daarom wordt de verwijzing naar de kleur “oranje” geschrapt.

De verwijzing naar “oranje-gele lichtspijkers” wordt geschrapt omdat deze in de praktijk niet worden gebruikt.

Artikel 55.

Het symbool op het bord V2 (voertuigen bestemd voor het gemeen- schappelijk vervoer van personen met een handicap) wordt vervangen door het internationale symbool voor personen met een handicap.

Artikel 56.

Een kleine vormelijke verbetering wordt aangebracht in de Nederlandstalige tekst van artikel 83.

Artikel 57.

Enkele kleine vormelijke verbeteringen worden aangebracht in de Franse tekst. Zo wordt onder meer “signaux routiers” vervangen door “signalisation routière”, dat – zoals eerder vermeld – zowel verkeers- borden, wegmarkeringen als verkeerslichten omvat.

Vervolgens wordt de datum tot wanneer de verkeersborden F17, F18 en de wegmarkeringen bedoeld in de artikelen 72.5 en 72.6 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 hun betekenis behouden, verlengd tot 1 juni 2030.

Artikel 58.

Dit artikel stelt de inwerkingtreding van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg uit tot 1 juni 2027.

Artikel 59.

Om duidelijk een onderscheid te maken tussen enerzijds autobussen en autocars, en anderzijds voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer (TEC, De Lijn, STIB), worden twee afzonderlijke symbolen toegevoegd in bijlage 1 (respectievelijk P.12a en P.12b).

Het ruitersymbool wordt toegevoegd zodat het gebruikt kan worden op onderborden.

Om verwarring bij de weggebruikers te vermijden, wordt de legende van het symbool P.32 in bijlage 1 aangepast. Voortaan verwijst het enkel naar personenwagens, auto’s voor dubbel gebruik en minibussen, wat in overeenstemming is met de legende van het symbool P.9 (auto) wat op de afbeelding van het symbool P.32 wordt gebruikt. De verwijzing naar motorfietsen wordt dus geschrapt.

Het symbool P.34, dat niet meer nodig is (zie supra, artikel 15), wordt vervangen door het symbool van een rijwiel met een breedte van meer dan 1 meter.

Een nieuw symbool P.38 ter aanduiding van “stapvoets” wordt toegevoegd.

Artikel 60.

De symbolen F6 (afrit) en F7 (verkeerswisselaar), die voorheen bij de F-borden werden vermeld, worden logischerwijs verplaatst naar bijlage 2 en worden de symbolen S.6 en S.7.

Het symbool S.14 (bushalte) wordt vervangen door een nieuw symbool dat duidelijk aangeeft dat het gaat om een bushalte die uitsluitend bestemd is voor voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer (TEC, De Lijn, MIVB).

Artikel 61.

In de huidige wegcode (KB 1/12/1975) wordt de overgangsperiode voor het gebruiken van de busbanen door taxi’s en het schoolvervoer verlengd tot 31 mei 2027. Dit om de periode tussen 1 januari 2027 (einde overgangsperiode zoals voorzien in het KB van 1/12/1975) en de inwerkingtreding van de wijzigingen van de code van de openbare weg zoals bepaald in dit besluit op 1 juni 2027, te overbruggen.

Artikel 62.

Dit besluit treedt in werking de dag volgende op de bekendmaking ervan in het Belgisch Staatblad.

Artikel 63.

Dit artikel behoeft geen commentaar.