

BELGISCH STAATSBLAD

MONITEUR BELGE

Publicatie overeenkomstig artikelen 472 tot 478 van de programmawet van 24 december 2002, gewijzigd door de artikelen 4 tot en met 8 van de wet houdende diverse bepalingen van 20 juli 2005 en artikelen 117 en 118 van de wet van 5 mei 2019.

Dit *Belgisch Staatsblad* kan geconsulteerd worden op :

www.staatsblad.be

Bestuur van het Belgisch Staatsblad, Antwerpsesteenweg 53, 1000 Brussel - Directeur : Wilfried Verrezen

Gratis tel. nummer : 0800-98 809

194e JAARGANG



N. 210

Publication conforme aux articles 472 à 478 de la loi-programme du 24 décembre 2002, modifiés par les articles 4 à 8 de la loi portant des dispositions diverses du 20 juillet 2005 et les articles 117 et 118 de la loi du 5 mai 2019.

Le *Moniteur belge* peut être consulté à l'adresse :

www.moniteur.be

Direction du Moniteur belge, chaussée d'Anvers 53, 1000 Bruxelles - Directeur : Wilfried Verrezen

Numéro tél. gratuit : 0800-98 809

194e ANNEE

VRIJDAG 20 SEPTEMBER 2024
EERSTE EDITIE

VENDREDI 20 SEPTEMBRE 2024
PREMIERE EDITION

INHOUD

Wetten, decreten, ordonnanties en verordeningen

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

3 JUNI 2024. — Koninklijk besluit betreffende de Code van de openbare weg, bl. 108756.

SOMMAIRE

Lois, décrets, ordonnances et règlements

Service public fédéral Mobilité et Transports

3 JUIN 2024. — Arrêté royal relatif au Code de la voie publique, p. 108756.

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2024/005817]

3 JUNI 2024. — Koninklijk besluit
betreffende de Code van de openbare weg

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 Code van de openbare weg.

Mobiliteit is een vrijheid.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In België is het aantal voertuigen tussen 1990 en 2019 gestegen met 66% en het aantal gereden kilometers met 49%. Balans: terwijl de CO₂-uitstoot van België afneemt, blijft de transportgerelateerde CO₂-uitstoot toenemen (zie www.klimaat.be). Andere balans: de kosten van autocongestie bedragen in ons land meer dan 5,1 miljard euro, dat wil zeggen bijna 1 % van het BBP (zie mobilitydashboard.be).

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

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

- de samenleving zodanig organiseren dat de verplaatsingsbehoeften worden beperkt (ingeperkte mobiliteit);

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2024/005817]

3 JUIN 2024. — Arrêté royal relatif
au Code de la voie publique

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 voie publique modernisé.

La mobilité est une liberté.

Mais il n'est de liberté sans respect entre usagers. Ce respect devient même prudence absolue dès lors que sont concernés les plus vulnérables ou ceux placés en situation de vulnérabilité par leur mode de transport.

Il n'est de liberté sans partage apaisé de l'espace public. Ce partage prend la forme de différentes catégories de voies publiques (chaussée, piste cyclable, trottoir, chemin...), auxquelles sont associées des règles générales et des dispositions particulières. Un rééquilibrage entre les différents types de voies publiques et d'usagers est nécessaire, et par ailleurs très bénéfique, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants divers, tout en améliorant la sécurité de toutes et tous.

Il n'est de liberté sans règles justes et appropriées. Ces règles doivent être cohérentes, adaptées à leur temps, applicables par toutes et tous et applicables efficacement.

Or, depuis sa création en 1975, la réglementation dite jusqu'ici couramment « Code de la route », a subi plus d'une centaine de modifications. De surcroît, une approche multimodale est venue supplanter la vision du « tout à la voiture » de l'époque. La sécurité des usagers de la voie publique est enfin une priorité absolue : diminuer rapidement et drastiquement le nombre de victimes de la route, tel est l'objectif interfédéral, résumé par le slogan All For Zero !

Il était donc temps de mettre à jour des règles parfois incomplètes, parfois incohérentes, parfois obsolètes, et de leur donner une perspective adaptée aux décennies qui viennent.

1. De la nécessité de passer du Code de la route au Code de la voie publique.

Notre société a connu des évolutions radicales au cours de ces dernières décennies, notamment en termes de mobilité.

Ces dernières années particulièrement, les manières de se déplacer ont évolué, de même que les mentalités et les technologies : essor du vélo et des trottinettes électriques, développement des véhicules partagés (covoiturage, autopartage), apparition des véhicules autonomes, évidence de la multimodalité, ... Le concept de la mobilité sur mesure ou comme service (Mobility as a Service) émerge.

Les années 2020 consacrent en outre la confirmation d'une préoccupation environnementale croissante. La mobilité des prochaines années doit devenir durable ; elle doit muter afin de nous permettre de faire face aux enjeux climatiques, sanitaires, sociaux, environnementaux et de prospérité qui se présentent à nous.

En Belgique, le nombre de véhicules a augmenté de 66 % entre 1990 et 2019, et le nombre de kilomètres parcourus de 49 %. Bilan : alors que les émissions CO₂ de la Belgique diminuent, celles liées aux transports continuent d'augmenter (voir www.klimaat.be). Bilan encore : le coût de la congestion automobile est supérieur à 5,1 milliards d'euros dans notre pays, c'est-à-dire proche de 1 % du PIB (voir mobilitydashboard.be).

Notre engagement climatique prévoit pourtant une trajectoire qui atteigne la décarbonation complète des transports d'ici 2050. Libérer de l'espace public pour d'autres usages que l'automobile, libérer nos villes de l'air pollué, des embouteillages et du bruit constituent en outre de réelles attentes sociales.

Dès lors, repenser notre mobilité et la manière dont nous utilisons l'espace public pour nous déplacer devient un impératif. Trois angles d'approche complémentaires se présentent à nous et peuvent être synthétisés sous le triptyque avoid-shift-improve :

- organiser la société de manière à réduire les besoins de déplacement (mobilité contrainte) ;

- de vervoerswijze laten evolueren naar een meer deugdelijke wijze (bijvoorbeeld actieve vervoerswijzen, openbaar vervoer of gedeelde mobiliteit);

- de gebruikte modi verbeteren (door de keuze voor elektrische aandrijving, maar ook door het energieverbruik en het verbruik van grondstoffen te verminderen).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- changer de mode de transport pour un mode plus vertueux (par exemple les modes actifs, les transports en commun ou la mobilité partagée) ;

- améliorer les modes utilisés (par une électrification des modes de propulsion mais aussi une réduction de la consommation énergétique et de matières premières).

Parmi d'autres instruments, le Code de la voie publique a un rôle à jouer pour concrétiser ces principes.

Dans sa version de 1975, l'arrêté royal a envisagé la mobilité automobile comme la norme par défaut pour se déplacer.

En 2023, on dénombrait 483 tués sur les routes belges (Baromètre de la Sécurité routière). L'amélioration est significative par rapport aux 3.000 victimes déplorées annuellement dans les années 1970. L'objectif de la Belgique est absolu et se traduit à travers un plan fédéral et un plan interfédéral en matière de sécurité routière All For Zero : nous ne voulons plus de tués et de blessés graves sur nos routes à l'horizon 2050. A nouveau, le Code de la voie publique a un rôle à jouer en vue de lutter contre l'hécatombe routière.

Considérant ces deux enjeux majeurs – réduire l'empreinte écologique de la mobilité et la rendre plus sûre – il convient de repenser la philosophie même de la réglementation. Il s'agit de rééquilibrer les règles conçues pour la route et les voitures qui l'empruntent à l'ensemble des voies publiques (trottoirs, pistes cyclables, voies réservées aux transports en commun, ...) et des modes de déplacement.

Dit autrement, le nouveau code, le « Code de la voie publique » ne doit plus être perçu comme un règlement organisant les seuls déplacements motorisés, mais comme un règlement organisant les déplacements de toutes les personnes et de tous les types de véhicules (motorisés ou non) sur la voie publique.

A côté de cet enjeu majeur, se dresse un autre enjeu, plus prosaïque, celui de la simplification et de la cohérence. Depuis son apparition sous la forme d'un arrêté royal, le 1^{er} décembre 1975, le Code de la route a été modifié plus d'une centaine de fois. La réglementation est devenue une mosaïque de dispositions et de références croisées, qui entachent la lisibilité et la logique interne du texte, et qui le rendent sur certains points particulièrement ardu à maîtriser.

Ce Code a la particularité d'être appliqué quotidiennement par quasi tous les citoyens. Il est donc essentiel qu'il puisse être compris par chacun et que chaque règle soit énoncée de la manière la plus univoque possible.

Certains éléments, dans leur formulation ou dans leurs fondements, sont aussi de fait devenus obsolètes ou incomplets. Un exemple simple : la fonction de rétroviseur était initialement remplie par le seul miroir ; désormais nous disposons aussi des outils radar et caméra. Actualiser certaines règles, dans un contexte de fortes mutations technologiques est également une nécessité.

2. De la méthode employée pour concrétiser cette révision, impactée par la 6^{ème} réforme de l'Etat.

Ce Code de la voie publique constitue l'aboutissement d'un long processus, entamé dès 2005, et qui a connu différentes étapes en 2007, 2011, 2015 et 2018.

Compte tenu de la 6^{ème} réforme de l'Etat, intervenue en 2014, la réglementation de la circulation routière est partiellement régionalisée, ce qui amène d'une part de la complexité, et d'autre part certaines « zones grises » entre ce qui devrait relever soit de l'Etat fédéral, soit des régions.

Avant d'être soumise à l'avis du Conseil d'Etat, toute modification de la réglementation dans cette matière doit en effet être soumise à l'avis des trois gouvernements régionaux et, en cas d'avis négatif d'une ou plusieurs régions, être approuvée soit en comité de concertation, soit conférence interministerielle et, à défaut d'accord, en Conseil des Ministres. Ceci complexifie l'exercice et modifie fortement la dynamique car cela impose de trouver le plus petit dénominateur commun, parfois au détriment de l'ambition des mesures.

L'absence de consensus entre l'Etat fédéral et les régions, principalement en raison d'interprétations divergentes sur la question des compétences, a ainsi provoqué l'échec de la précédente tentative de réforme du Code de la route en 2019.

L'accord de gouvernement fédéral du 30 septembre 2020 est toutefois clair sur la volonté d'aboutir enfin. Il fixe l'objectif de « réviser le Code de la route en vue de le simplifier, et de porter une attention particulière à la sécurité routière et aux usagers de la route actifs ».

Om daarin te slagen, besloten de vier ministers die verantwoordelijk zijn voor verkeersveiligheid daarom dat elk element dat door ten minste één gewest als gewestelijke bevoegdheid wordt beschouwd, uit de Code voor de openbare weg geschrapt zal worden en, indien gewenst, in een gewestelijk besluit zal worden opgenomen. De federale Code voor de openbare weg en de drie gewestelijke besluiten hebben dan gelijktijdig hun respectieve wetgevende circuits gevolgd en tegelijkertijd werden voorgelegd aan het advies van de Verenigde Kamers van de Raad van State, zodat deze laatste zich op grond van gecoördineerde ontwerpen kon bepalen welk bevoegdheidsniveau daadwerkelijk bevoegd is.

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

De redactie van de tekst verliep als volgt:

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

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

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

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

3. Over een meer samenhangende en leesbare tekst beschikken.

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

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

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

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

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

En vue d'aboutir, il a dès lors été décidé par les quatre ministres compétents en matière de sécurité routière, que tout élément perçu par au moins une région comme relevant d'une compétence régionale, sera extrait du Code de la voie publique, et, si souhaité, repris dans un arrêté régional. Le Code de la voie publique fédéral et les trois arrêtés régionaux ont suivi simultanément leur circuit législatif respectif, et ont été simultanément soumis à l'avis des chambres réunies du Conseil d'Etat, pour que ce dernier puisse confirmer le niveau de pouvoir effectivement compétent sur la base de propositions coordonnées.

Ainsi, la matière de la circulation sur toute la voie publique est réglée par chaque législateur dans le cadre de ses compétences au moyen d'un arrêté qui lui est propre. Les dispositions reprises ou nouvellement écrites dans le Code de la voie publique doivent dès lors être considérées comme étant d'attribution exclusivement fédérale.

Le processus d'élaboration du texte s'est déroulé comme suit :

Au début de l'année 2021, à la demande du ministre fédéral de la Mobilité, l'ensemble des membres de la Commission fédérale pour la Sécurité routière ont analysé le Code de la route existant et émis des suggestions en vue de l'améliorer. Ces suggestions ont ensuite été systématiquement analysées par le SPF Mobilité et Transports. Certaines, pertinentes au regard des objectifs poursuivis, ont été intégrées au texte qui avait déjà été retravaillé entre 2016 et 2018.

Le texte a été analysé par les représentants de l'Etat fédéral et du ministre fédéral de la mobilité, et des trois régions, notamment au sein d'un groupe de travail interfédéral, constitué du SPF Mobilité et Transports et des trois administrations régionales chargées de la sécurité routière, qui s'est réuni de janvier 2022 à avril 2023.

Le texte tel que modifié et qui est entretemps devenu Code de la voie publique, a finalement été validé en mai 2023 par les 4 ministres, lors d'une réunion de la Conférence Interministérielle relative à la Mobilité.

Le Conseil d'Etat a remis son avis sur le Code fédéral le 6 mars 2024. Ses remarques et observations ont été discutées avec les Régions et intégrées. Un délai de deux ans ayant été prévu entre la publication au *Moniteur belge* et l'entrée en vigueur, les services opérationnels chargés de la mise en œuvre (Police, Justice, Mobilité) seront en mesure de se préparer sans devoir engager de moyens supplémentaires. La communication vers le grand public et les stakeholders a par ailleurs été prévue dans la convention de subside avec Vias institute. Par conséquent, cette nouvelle réglementation n'a pas d'impact budgétaire.

3. Disposer d'un texte plus cohérent et plus lisible.

L'objectif premier est de permettre à l'utilisateur, quel que soit son origine, son âge ou son niveau de formation, de comprendre ce qu'on attend de lui et d'éviter toute ambiguïté. Un souci constant est de placer l'information là où on s'attend à la trouver. L'intérêt est aussi de disposer d'un texte qui repart de zéro et fait table rase des retraites, ajouts et réécritures des règles.

Un préambule est simplement introduit pour appuyer les objectifs exposés ci-dessus : partage équilibré de la voie publique, sécurité de tous les usagers, lisibilité du texte.

Ensuite, certaines nouvelles définitions font leur apparition, telle que les catégories de véhicules qui sont utilisées dans le règlement. Elles sont également organisées d'une manière plus logique. Les parties de la voie publique sont d'abord définies, ensuite les usagers et finalement quelques définitions diverses.

Plusieurs dispositions sont également articulées par catégories d'usagers, notamment en ce qui concerne la place sur la voie publique. En fonction de son mode de déplacement, l'utilisateur pourra donc facilement trouver les règles applicables aux différentes parties de la voie publique à emprunter, compte tenu des cas de figure dans lesquels il se trouve.

De nombreuses règles sont regroupées dans certains articles, sections ou chapitres. C'est par exemple le cas pour les règles applicables aux groupes, qu'il s'agisse de groupes de piétons, de cyclistes, de cyclomoteuristes, de motocyclistes ou de cavaliers. Les règles de priorité sont aussi concentrées dans un ensemble de dispositions. La clarté est également renforcée en ce qui concerne les manoeuvres 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.

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

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

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

De volgorde van de artikelen wordt soms aangepast, wat een noodzakelijke hernummering van de artikelen, die in 11 hoofdstukken zijn ingedeeld, met zich meebracht. Sommige formuleringen zijn verbeterd en de interne nummering wordt in meerdere artikelen aangepast in de vorm van paragrafen, conform de legistische regels.

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

4. De veiligheid van alle gebruikers maximaliseren.

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

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

5. De openbare weg opnieuw evenwichtiger delen.

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

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

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

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

Des incoherences 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.

Finally, the chapter relating to road signage has been reworked with the aim of modernising the signs, of making them more uniform and of specifying more clearly their meaning. Certain road signs, which have become obsolete or problematic, such as that relating to parking in alternating, are not maintained, while others are added in response to a real demand and to avoid the presence of signs « non officiels ».

The new symbols, conforming to the Convention of Vienna, are proposed in a way to avoid recourse to text, and the problems of comprehension which are decoupling. On this point, it must be noted that the SPF Mobility and Transport ensures the presidency of the sub-group of work « signalisation routière » of the Global Forum for Road Traffic Safety of the UNECE, which is carrying out an important work of harmonisation internationally of the road signage, of which it has been tenu compte ici.

The order of articles has sometimes been modified, bringing about a necessary renumbering of articles, organised in 11 chapters. Certain formulations are improved and the internal numbering of several articles adapted under the form of paragraphs, conforming to the rules of legislation.

It must be insisted at this stage on the fact that the existing rules are clarified and, above all, that the introduction of future coherent and readable rules will be facilitated, for example for the problematic issue of marking of public roads or parts of public roads intended for cyclists (notably the marking of cycle lanes, of the road to the central lane or of crossings for cyclists and the concordance between the signal B22 and the traffic lights for cyclists provided for in art. 57, § 4), on which a working group of the inter-federal level is already active, with the objective of completing rapidly this Code of the public road. A short term and as a result of the decision of the Flemish Government of 1st December 2023, of more symbols plus clear to use for the bus and the minibus and the regular public transport will also be taken into consideration. It is also the case in what concerns the addition of images of traffic lights, as is the case for the signs and signals.

4. Maximiser la sécurité de tous les usagers.

En termes de nombre de tués ou de blessés graves par million d'habitants, la Belgique se situe dans une position moins favorable que ses pays voisins. Il s'agit d'un premier objectif de la réforme : améliorer les règles qui doivent l'être, en garantissant la cohérence, appréhender les situations conflictuelles sur la voie publique les plus problématiques et, par-là, participer à l'objectif inter-fédéral de réduire le risque d'accidents.

Cela passe notamment par les règles générales de prudence formulées à l'article 7, par l'introduction d'une distance à respecter entre les véhicules dès que l'on circule à 50 km/h ou davantage, mais aussi par l'extension de l'interdiction de tripler, par de nouvelles règles de circulation dans les ronds-points ou encore par l'instauration d'une co-responsabilité du conducteur si un passager ne porte pas la ceinture.

5. Rééquilibrer le partage de la voie publique.

Il s'agit d'optimiser la sécurité routière de tous les usagers, en particulier les plus vulnérables, tout en favorisant un partage plus équilibré de l'espace public en application du principe STOP, qui hiérarchise les différents modes de déplacement :

- Il s'agit, là où c'est possible, de d'abord aller à pied : S pour Stappers (piétons) ;
- Sinon de pédaler : T pour Trappers (cyclistes et assimilés) ;
- Sinon d'utiliser les transports en commun (train, tram, bus, métro) : O pour Openbaar vervoer (transport en commun) ;
- Et, seulement si rien de ce qui précède n'est réaliste, de penser à la voiture : P pour Privé vervoer (transport privé).

Le nouveau texte tient 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, zone cyclable, ...

Il s'agit très concrètement de rééquilibrer l'accès et l'usage de la voie publique pour les piétons – en ce compris les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, pour les cyclistes, les conducteurs de speedpedelecs et les conducteurs d'engins de déplacement. La voie publique est en effet encore trop souvent pensée et aménagée en fonction des véhicules les plus lourds, les plus bruyants, les plus polluants et les plus dangereux en cas d'accident. Il s'agit de changer cela.

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

De aangebrachte wijzigingen worden hieronder in detail uitgelegd.

HOOFDSTUK 1. — Inleidende bepalingen.

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

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

Afdeling 1. — Toepassingsgebied.

Artikel 1 – Toepassingsgebied.

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

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

Afdeling 2. — Definities.

Art. 2 – Definities.

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

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

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

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

Het is bovendien moeilijk om een onderscheid te maken tussen privéterreinen die men zou moeten beschouwen als open voor het algemeen publiek, en de terreinen die hun strikte 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.

Cela passe notamment par l'autorisation de rouler à vélo sur les trottoirs jusqu'à 11 ans, par la mise à disposition des gestionnaires de voirie d'un nouvel outil de piste cyclable non obligatoire, par la fin de l'accès des cyclomoteurs classe B sur les pistes cyclables lorsque la vitesse est limitée à 50km/h ou moins, ou encore par la possibilité pour les cyclistes et speedpedelecs de remonter les files de voitures qui circulent au ralenti.

Les modifications apportées sont exposées en détail ci-après.

CHAPITRE 1^{er}. — Dispositions introductives.

Il n'est pas donné suite ici à la remarque du Conseil d'Etat dans son avis n°75.256 d'insérer un article 1^{er} nouveau en vue de faire référence à la transposition de la directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 « relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules ». En effet, le présent règlement n'est concerné que de manière limitée par cette directive et il a été jugé préférable d'en mentionner la transposition au regard de la disposition concernée, à savoir l'article 42. Ce procédé est d'ailleurs proposé dans les Principes de technique législative du même Conseil d'Etat (recommandation n° 94 et formules F 4-1-2-2).

Bien que comme le soulève le Conseil d'Etat, l'obtention de l'avis de l'Inspecteur des Finances accrédité auprès du SPF Intérieur, ainsi que l'obtention de l'accord de la Secrétaire d'Etat au Budget, aient d'abord été prévus, l'incidence budgétaire du présent arrêté pour ce département n'a pas été confirmée ultérieurement. Puisqu'il ressort de l'analyse des avis rendus par les inspecteurs accrédités auprès des SPF Mobilité et Transports, et Justice, qu'il n'y a pas d'impact budgétaire, la nécessité d'un accord de la Secrétaire d'Etat au Budget n'a pas été confirmée non plus.

Section 1^{ère}. — Champ d'application.

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 charge ou de monture et les bestiaux » ne sont pas repris. L'option retenue est de limiter la formulation de l'alinéa 1^{er} à l'essentiel : la circulation et l'usage de la voie publique.

Le 2^{ème} alinéa de l'article 1^{er} (ancien et nouveau) précise que les conducteurs de tram ne doivent pas suivre les règles du Code de la voie publique. Ils sont tenus de suivre les prescriptions de l'arrêté royal du 15 septembre 1976, qui comprend une série de dispositions identiques à celles du Code de la voie publique, telles que l'obligation de respecter la signalisation lumineuse ou les injonctions des agents qualifiés.

Section 2. — Définitions.

Art. 2 – Définitions.

De manière générale, les définitions sont articulées et structurées de manière plus simple, 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. Certaines définitions sont ajoutées, d'autres adaptées ou retirées.

Aucune définition de la voie publique n'est retenue, malgré de nombreuses tentatives et le souci de disposer d'une plus grande sécurité juridique. L'option choisie est de laisser à la jurisprudence le soin de déterminer au cas par cas les lieux où les règles du Code de la voie publique s'appliquent.

Les parkings des grandes surfaces ne sont ainsi pas inclus dans une définition de la voie publique pour ne pas contraindre les gestionnaires de ces parkings à respecter les prescriptions du Code de la voie publique en matière de signalisation : cela aurait eu pour effet de multiplier la signalisation verticale (par exemple : placement de signaux C1 de sens interdit au lieu des flèches au sol).

Il n'est pas non plus jugé souhaitable de conférer à certains parkings le caractère de voies publiques : les sorties de ces parkings pourraient alors être considérées comme de véritables carrefours, avec les conséquences que cela entraînerait en matière de priorité.

Il y a en outre la difficulté de distinguer les terrains privés qui devraient être considérés comme étant ouverts à la circulation publique, de ceux qui devraient conserver leur caractère strictement privé. La multiplicité des cas est telle qu'il n'est pas possible de formuler une définition simple permettant de les distinguer avec certitude.

1. Definities toegevoegd.

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

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

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

Personenauto.

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

Auto voor dubbel gebruik.

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

Prioritair voertuig.

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

Folkloristische voertuig.

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

Passagiersruimte.

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

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

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

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

Voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer.

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

1. Définitions ajoutées.

- la voiture
- la voiture mixte
- le minibus
- l'autocaravane (mobilhome)
- la camionnette
- le camion
- le semi-remorque
- le véhicule tracteur
- la remorque de camping
- le véhicule prioritaire
- le véhicule folklorique
- l'habitacle
- les véhicules des services réguliers de transport en commun

Il s'agit, en bref, de notions que l'utilisateur doit connaître car elles sont utilisées dans le Code de la voie publique.

Plusieurs nouvelles définitions de véhicules à moteur (voiture, voiture mixte, minibas, autocaravane, camionnette, camion, véhicule tracteur, semi-remorque et remorque de camping) s'inspirent du Règlement technique des véhicules automobiles. Il est en effet utile, pour les usagers, de savoir précisément ce que le Code de la voie publique vise lorsqu'il est par exemple question d'un véhicule agricole ou d'un minibus.

Voiture.

Cette définition diffère légèrement de celle du Règlement technique. On préfère omettre ici que l'habitacle est uniquement conçu et construit pour le transport de personnes car des bagages et diverses affaires peuvent y être transportés sans que la voiture ne perde cette qualification. La référence au transport rémunéré de personnes ne semble pas non plus pertinente.

Voiture mixte.

Une voiture mixte est un véhicule automobile conçu et construit pour le transport de personnes et de marchandises avec huit places au maximum, non compris le siège du conducteur. Il s'agit donc de voitures du type « break » ou « station wagon ».

Véhicule prioritaire.

Pour plus de cohérence, une définition du véhicule prioritaire est introduite dans la liste des définitions : il était auparavant décrit à l'ancien article 37 qui était relatif à ces véhicules.

Véhicule folklorique.

Pour les mêmes raisons, une définition du véhicule folklorique est introduite. Il est préférable de les définir séparément plutôt que dans l'article qui détermine les règles de circulation de ces véhicules.

Habitacle.

Cette définition se calque également sur celle contenue dans le Règlement technique des véhicules automobiles, en y ajoutant la présence de protections latérales ou d'un toit comme condition supplémentaire.

L'objectif est d'éviter que l'on considère comme équipés d'un habitacle des véhicules qui ne disposent en fait que d'une selle, et qui n'offrent aucune protection pour le conducteur ou les passagers en cas d'accident (collision, retournement du véhicule, ...).

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 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.

Véhicules des services réguliers de transport en commun.

Cette définition est 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 de la circulation routière, de quels véhicules il s'agit exactement. Sont aussi visés les véhicules utilisés pour des missions de surveillance, de contrôle et d'entretien liées à ces services réguliers.

2. Definities die niet worden behouden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Définitions retirées.

Les définitions ci-dessous sont retirées car elles se limitent à définir un terme par référence à la signalisation qui le matérialise, ce qui n'offre pas de plus-value pour l'utilisateur, ou bien car elles ne sont utilisées nulle part ailleurs dans le Code de la voie publique et ne servent finalement à rien, aucune obligation ni interdiction spécifique n'y étant liée :

Autoroute (ancien article 2.3) : elle était uniquement définie par rapport aux signaux qui en indiquent le début et la fin (anciens F5 et F7, devenus R29 et R31).

Route pour automobiles (ancien article 2.4) : elle était uniquement définie par rapport aux signaux qui en indiquent le début et la fin (anciens F9 et F11, devenus R33 et R35).

Agglomération (ancien article 2.12) : elle n'était définie que par rapport à l'espace désigné entre les anciens signaux F1a ou F1b (à présent R25) et F3a ou F3b (à présent R27).

Cycle motorisé (ancien article 2.15.3) : la définition est reprise dans celle des cycles car les règles à suivre sont les mêmes que pour les conducteurs de cycles.

L'âge minimal de 16 ans pour la conduite des cycles motorisés est abrogé pour que les règles qui s'y appliquent soient identiques aux autres cycles. Comme pour les vélos électriques (qui sont aussi des cycles), l'assistance au pédalage des cycles motorisés est interrompue lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km/h.

Zone résidentielle et de rencontre (ancien article 2.32) : cette définition n'offrait pas de plus-value pour l'utilisateur. Elle est renommée « zone de rencontre » et les règles de circulation qui s'y appliquent se retrouvent à l'article 26.

Stationnement payant (ancien article 2.33) : cette définition n'est pas maintenue car la réglementation du stationnement payant est une compétence régionale.

Chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speedpedelecs (ancien article 2.34) : cette définition n'offrait pas de plus-value pour l'utilisateur. Il est renommé « chemin réservé » et les règles de circulation qui s'y appliquent se retrouvent à l'article 28.

Les signaux F99a et F99c (chemin ou partie de la voie publique réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speedpedelecs) sont en outre fusionnés (signal R9), tout comme les règles de circulation qui s'y appliquent. En effet, ils faisaient double emploi, leur légende précisant qu'ils pouvaient tous les deux être adaptés en fonction des catégories d'utilisateurs admises à y circuler ou de la disposition des lieux (chemin ou partie de la voie publique).

Au moins deux symboles figurent sur ces signaux. En effet, si seul le symbole d'une bicyclette est reproduit sur le signal, il s'agit alors d'une piste cyclable non obligatoire (signal R12), et non plus d'un chemin réservé.

Zone piétonne (ancien article 2.35) : cette définition n'offrait pas de plus-value pour l'utilisateur. Les règles de circulation qui s'y appliquent se retrouvent à l'article 29.

Rue réservée au jeu (ancien article 2.36) cette définition n'offrait pas de plus-value pour l'utilisateur. Les règles de circulation qui s'y appliquent se retrouvent à l'article 30.

Abords d'école (ancien article 2.37) : cette définition n'est pas reprise, toujours selon la même logique. Leur signalisation est reprise à l'article 70.

Rue (ancien article 2.38) : sa définition avait été introduite par l'arrêté royal du 4 avril 2003 (le « Code de la rue ») mais aucune disposition spécifique n'y était liée.

Rond-point (ancien article 2.39) : cette définition n'est pas reprise, toujours selon la logique 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 des règles de circulation spécifiques, détaillées à l'article 27, s'y appliquent.

Certaines définitions ne présentaient pas non plus d'intérêt immédiat pour l'application du Code de la voie publique :

Usager (ancien article 2.45) : les usagers sont tous les acteurs définis à côté des véhicules. Le Code de la voie publique utilise la notion d'utilisateur lorsqu'il entend viser l'ensemble de ces acteurs et la notion, par exemple, de conducteur, lorsque la règle ne concerne que ceux-ci.

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Aangepaste definities.

Rijstrook.

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

Pechstrook.

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

Parkeerstrook.

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

Fietspad.

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

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

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

Zone de séjour (ancien article 2.48) et Zone de vacances (ancien article 2.49) : ces deux définitions n'ont pas de raison d'être car aucune règle ni aucun signal ne s'y rapportent.

Carte de riverain (ancien article 2.52) et Carte de stationnement pour voitures partagées (ancien article 2.53) : la politique de stationnement est une compétence des régions. Ces deux cartes ne sont plus définies mais juste citées à titre d'exemple dans la définition ajustée de la « carte de stationnement ».

Définitions relatives au chargement (anciens articles 2.54 Chargement, 2.55 Dispositif de retenue, 2.56 Dispositif de verrouillage intégré, 2.57 Charge nominale maximale, 2.58 Point d'ancrage, 2.59 Système de sûreté du chargement et 2.60 Conditionnement primaire) : elles ne sont pas retenues car les régions sont compétentes pour la réglementation en matière de chargement. En revanche, les définitions concernant la masse (poids) des véhicules (anciens articles 2.28, 2.29, 2.30 et 2.31) sont conservées car elles ont une influence sur la signification de certains signaux routiers tels que les panneaux C21 et C24.

Zone cyclable (ancien article 2.61) : la définition n'offrirait pas de plus-value pour l'utilisateur. Les règles de circulation qui s'y appliquent se retrouvent à l'article 18, § 2, relatif à l'interdiction de dépassement.

Zone de basse émission (ancien article 2.63) : la définition n'a pas été retenue, cela relève de la compétence des régions en matière de protection de l'environnement.

Bande réservée aux heures de pointe (ancien article 2.64) : la signification du marquage est reprise à l'article 74, § 3 et les règles à suivre dans les articles 9, § 5, 46, § 2, 1^o, c), et 3^o, et 63, § 3, alinéa 2. La définition n'apportait pas de plus-value par rapport à ces règles.

Rue scolaire (ancien article 2.68) : sa définition n'offrirait pas de plus-value pour l'utilisateur. Les règles de circulation qui s'y appliquent se retrouvent à l'article 31.

Zone aéroportuaire (ancien article 2.68) : sa définition n'offrirait pas de plus-value pour l'utilisateur. Elle se retrouve dans les signaux à réglementation particulière R21 et R23 (début et fin de zone aéroportuaire).

3. Définitions modifiées.

Bande de circulation.

La possibilité de rendre les lignes de couleur blanche continues ou discontinues plus apparentes par des dispositifs rétro réfléchissants 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 77, § 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.

Bande d'arrêt d'urgence.

La définition de la bande d'arrêt d'urgence est adaptée afin de clarifier ce qui est exactement visé par ce terme.

Bande de stationnement.

La bande de stationnement est délimitée par une ligne blanche continue. Elle ne fait pas partie de la chaussée mais on peut l'emprunter pour le croisement et le dépassement. L'indication de places de stationnement au moyen de simples marquages en « T » ou de marquages d'angle ne constitue pas une bande de stationnement, de sorte que ces places de stationnement font toujours partie de la chaussée.

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 soit réservée à la circulation des bicyclettes et de cyclomoteurs est retiré.

La référence au signal routier D9 est également enlevée. En effet, cette partie de la voie publique doit également être suivie par des piétons. Le texte précise dès lors les cas où une règle qui s'applique sur la piste cyclable s'applique également sur les parties de la voie publique indiquées par les signaux D9, et également D11 dans certains cas.

Par ailleurs, une distinction est faite entre une piste cyclable signalée par le signal D7, et une piste cyclable signalée par un marquage discontinu. Des panneaux additionnels peuvent en effet restreindre ou élargir l'accès du D7 à certaines catégories d'utilisateurs, ce que ne permet pas un marquage.

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

Trottoir.

Het al dan niet verhoogd zijn van het trottoir vormt een belangrijk element van de definitie en wordt behouden omdat dit het verschil met een berm kan verduidelijken. Er bestaan langs onze wegen vele verhoogde maar ook gelijkgrondse trottoirs die er zeer duidelijk als trottoirs bestemd voor voetgangers uitzien. Er zijn echter ook zeer veel voorbeelden van twijfelachtige inrichtingen waarbij men niet kan onderscheiden of het om een trottoir, een berm of een parkeerzone gaat. Daarom wordt 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” worden weggelaten omdat het om een zeer subjectief begrip gaat dat in werkelijkheid een bron van onzekerheid vormt. De bestuurders zouden dit element kunnen invoeren op op trottoirs te parkeren die ze als niet duidelijk herkenbaar zouden beschouwen.

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

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

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

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

Kruispunt.

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

Gelijkgrondse berm.

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

Verhoogde berm.

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

Middenberm.

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

Aardeweg.

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

Le signal D7 peut également indiquer une piste cyclable séparée, ou la partie séparée d'une voie publique, par exemple une cycloroute.

Trottoir.

Le caractère surélevé ou non du trottoir constitue un élément important de la définition et est 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. Il est dès lors 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 » sont 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 de l'article 20, § 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, dont la formulation est améliorée, 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.

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. Une définition du trottoir traversant est redondante car il s'agit déjà bien 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 est adaptée pour que les entrées 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”, qui est linguistiquement plus adapté.

Accotement de plain-pied.

La définition est rédigée de manière plus claire et complète (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 d'application.

Accotement en saillie.

Comme pour l'accotement de plain-pied, la définition est rédigée de manière plus claire et complète (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 d'application.

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 reformulée de manière plus claire, par distinction par rapport à d'autres parties de la voie publique.

Chemin de terre.

Pour plus de clarté, la définition est complétée en précisant que « 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 ».

Plein.

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

Overweg.

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

Verkeersgeleider.

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

Voetganger.

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

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

Bestuurder.

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

Voortbewegingstoestel.

De inhoud van artikel 7bis, 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 niet gemotoriseerd voortbewegingstoestel die zich gedraagt als een voetganger daarmee wordt gelijkgesteld en diegene die zich sneller verplaatst, gelijkgesteld wordt met een fietser.

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

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

Wanneer zij worden gelijkgesteld volgt hieruit dat:

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

- de andere weggebruikers ten aanzien van die gebruikers dezelfde regels moeten volgen als deze die gelden ten aanzien van de weggebruikers waarmee ze zijn gelijkgesteld.

Met andere woorden:

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

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

Place.

La 2^{ème} partie de la définition est simplifiée : « la place est une voie publique distincte de celles qui y aboutissent ». On ne fait plus mention de la disposition des lieux ni de la possibilité d'y organiser des activités conjointement à la circulation. Le fait que des activités puissent être organisées en même temps que la circulation n'est pas pertinent pour déterminer ce qu'est une place. En effet, des activités peuvent également être organisées sur d'autres voies publiques ou parties de voies publiques.

Passage à niveau.

Comme ce n'est pas toujours une chaussée qui traverse un passage à niveau, puisqu'il peut aussi s'agir d'une piste cyclable séparée par exemple, le terme "chaussée" est remplacé par le terme "voie publique". En outre, aux croisements entre une chaussée et des voies ferrées de tram ou de train, le passage à niveau fait toujours partie de la chaussée, puisque les véhicules doivent traverser le passage à niveau.

Ilot directionnel.

La définition mentionne à présent le marquage qui peut délimiter l'îlot directionnel : il est prévu à l'article 77, § 4.

Piéton.

Le piéton est une personne qui se déplace à pied. 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 l'énumération ci-dessus est abandonnée.

La disposition relative à la largeur du véhicule que les piétons peuvent conduire à la main, qui manquait de clarté, est remplacée par une disposition selon laquelle la largeur de ce véhicule ne peut dépasser 1 mètre. Cela signifie notamment qu'une personne qui pousse une motocyclette est désormais un piéton, et non plus un conducteur. La largeur d'1 mètre doit permettre de couvrir tous les cas où le véhicule poussé constitue naturellement un accessoire de ce piéton, comme les poussettes par exemple, même lorsque plusieurs enfants sont transportés côte à côte.

Conducteur.

Cette définition est 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.

Engin de déplacement.

Le contenu de l'ancien article 7bis, alinéas 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 non motorisé qui se comporte comme un piéton est assimilé à ce dernier, et que celui qui se déplace plus vite est assimilé à un cycliste.

Les utilisateurs d'engins de déplacement motorisés sont assimilés aux cyclistes, à l'exception des personnes à mobilité réduite si elles ne se déplacent pas plus vite qu'à l'allure du pas.

C'est désormais l'ensemble des personnes à mobilité réduite sur des engins de déplacement motorisés circulant à l'allure du pas qui restent assimilées à des piétons, et non plus seulement celles qui circulent sur des engins de déplacement motorisés exclusivement destinés aux personnes à mobilité réduite. Une personne ayant des difficultés à se déplacer pourra donc, par exemple, circuler à l'allure du pas sur un trottoir, à condition de ne pas gêner la circulation des piétons.

Lorsqu'il y a assimilation, il s'ensuit que :

- les conducteurs d'engins de déplacement doivent suivre les mêmes règles que celles applicables aux usagers auxquels ils sont assimilés ;

- les autres usagers doivent respecter à leur égard les mêmes règles que celles applicables aux usagers auxquels ils sont assimilés.

En d'autres termes :

- les conducteurs d'engins de déplacement assimilés aux cyclistes doivent suivre les mêmes règles que les cyclistes ;

- à l'égard de ces conducteurs, les autres usagers doivent suivre les mêmes règles que celles applicables aux cyclistes.

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

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

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

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

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

De toegelaten maximale snelheid van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen blijft op 25 km/u, naar analogie met de elektrische fietsen. Er verschijnen echter steeds meer gemotoriseerde 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 55, § 1 niet toegelaten tot de openbare weg.

Rijwiel.

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

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

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

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

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

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

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

Bromfiets.

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

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

Les règles d'assimilation des engins de déplacement non motorisés s'apparentent à des règles de comportement et auraient dès lors dû ne pas figurer dans les définitions, puisque c'est l'usage de l'engin de déplacement non-motorisé (à l'allure du pas ou non) qui détermine s'il s'agit d'un piéton ou d'un cycliste. Les différentes règles d'assimilation des engins de déplacement sont toutefois reprises ici par souci de clarté, de sorte que toutes les informations relatives aux engins de déplacement se trouvent au même endroit. Cette logique est aussi utilisée dans d'autres définitions, par exemple pour les conducteurs de tricycles et quadricycles d'une largeur de maximum 1 mètre, qui sont assimilés à des bicyclettes. L'assimilation des véhicules implique également que :

- les conducteurs de cycles à 3 et 4 roues d'une largeur inférieure à 1 mètre doivent respecter les mêmes règles que celles applicables aux cyclistes ;

- à l'égard des conducteurs de cycles à 3 et 4 roues d'une largeur maximale d'1 mètre, les autres usagers doivent respecter les mêmes règles que celles applicables à l'égard des cyclistes.

Ne sont réglés dans le Code de la voie publique 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 des engins de déplacement, 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 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)¹.

La vitesse maximale autorisée des engins de déplacement motorisés reste à 25 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 ne sont pas autorisés sur la voie publique sur base de l'article 55, § 1^{er}.

Cycle.

Le cycle motorisé (ancien article 2.15.3) n'est plus défini de manière distincte mais relève désormais de la catégorie des cycles.

Le texte précise désormais que l'adjonction d'une remorque à un cycle ne modifie pas la classification de ce véhicule.

Pour rappel, la bicyclette est un cycle à deux roues d'une largeur maximale d'1 mètre (selon les dispositions de l'article 81, § 8), dont les conducteurs sont des cyclistes.

Dans le texte, il s'agit donc de distinguer d'une part les conducteurs de cycles, et d'autre part les cyclistes (qui conduisent les bicyclettes). Les cyclistes sont englobés dans la catégorie des conducteurs de cycles, mais pas l'inverse. Certaines règles s'appliquent en effet de manière spécifique aux bicyclettes.

Pour rappel: les tricycles et quadricycles d'une largeur maximale d'1 mètre sont considérés comme une bicyclette. La même logique s'applique aux conducteurs d'engins de déplacement non motorisés circulant plus vite que l'allure du pas, et aux conducteurs d'engins de déplacement motorisés (sauf s'ils sont utilisés par des personnes à mobilité réduite), lesquels sont assimilés à des cyclistes. L'assimilation des véhicules a aussi comme conséquence que :

- les conducteurs de véhicules à 3 et 4 roues d'une largeur maximale d'un mètre doivent respecter les mêmes règles que celles qui s'appliquent aux cyclistes ;

- à l'égard des conducteurs de cycles à 3 et 4 roues d'une largeur maximale d'un mètre, les autres usagers doivent respecter les mêmes règles que celles applicables aux cyclistes.

Cyclomoteur.

Le speedpedelec, qui avait été introduit dans la réglementation par l'arrêté royal du 21 juillet 2016, reçoit désormais aussi la dénomination de « cyclomoteur classe P », 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 M55 et le symbole P8).

Ne sont pas reprises ici les dispositions selon lesquelles les cycles, les engins de déplacement 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 des règles relatives à l'arrêt et au stationnement de ces véhicules, qui sont plus claires.

Motorfiets.

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

Driewieler met motor.

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

Vierwieler met motor.

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

Auto.

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

Stilstaan.

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

Parkeren.

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

Deelvoertuigen.

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

Parkeerkaart.

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

Plaatselijk verkeer of plaatselijke bediening.

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

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

Motocyclette.

La définition est complétée afin qu'il soit clairement établi que les engins de déplacement sont exclus de cette catégorie.

Tricycle à moteur.

Selon la même logique que pour la motocyclette, la définition est complétée afin d'exclure clairement les engins de déplacement. On y précise aussi que « 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. ». Le même principe s'applique déjà aux cyclomoteurs à trois roues avec deux roues montées sur le 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 : ceux-ci sont considérés comme des cyclomoteurs à deux roues.

Quadricycle à moteur.

Selon la même logique que pour la motocyclette et le tricycle à moteur, la définition est complétée afin d'exclure clairement les engins de déplacement.

Véhicule automobile.

Selon la même logique que pour la motocyclette, le tricycle et le quadricycle à moteur, la définition est complétée afin d'exclure clairement les engins de déplacement. La référence au trolleybus, devenue obsolète, n'est pas reprise.

S'arrêter.

On définit le fait de s'arrêter 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. S'arrêter, ce n'est donc pas stopper devant un feu rouge, à un passage à niveau fermé, dans un embouteillage etc. en d'autres termes, stopper involontairement parce que la situation de la circulation l'exige.

Stationner.

Pour la même raison, on définit le fait de stationner 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 du stationnement, et les limitations de durée de stationnement y sont d'application.

Véhicules partagés.

La définition est d'une part élargie : ne sont plus uniquement visées les voitures, mais bien tous les véhicules qui peuvent faire partie d'un système de partage. Elle est d'autre part simplifiée : on ne fait plus référence qu'au recours à une association, et non plus aux autres modalités d'utilisation de ces véhicules.

Carte de stationnement.

La politique de stationnement (notamment le stationnement à durée limitée, le stationnement payant, le stationnement réservé,...) est une compétence régionale. Cependant, comme plusieurs signaux routiers prévoient des exceptions pour les riverains et les détenteurs d'une carte de stationnement, la définition d'une carte de stationnement est adaptée et on y inclut à titre d'exemples la « carte de riverain » (ancien article 2.52), la carte de stationnement pour voitures partagées (ancien article 2.53), ainsi que la carte de stationnement pour personnes en situation de handicap.

Circulation locale ou desserte locale.

L'ancienne définition est adaptée (remplacement des mots « y compris les véhicules de livraison » par « les véhicules qui y livrent ») pour clarifier que tous les véhicules qui livrent dans une rue réservée à la circulation locale y sont admis. Cela englobe aussi les services de dépannage d'un véhicule qui y serait tombé en panne. 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. Les véhicules utilisés pour prodiguer des soins à une personne qui s'y trouve, dans le cadre de l'exercice d'une profession médicale ou de soins à domicile, ont également un accès, puisqu'il s'agit de véhicules à destination et en provenance des parcelles adjacentes.

De nouvelles catégories d'usagers y ont désormais accès : les véhicules affectés au transport scolaire, les speedpedelecs et les véhicules d'escorte de groupes de cyclistes.

Lege massa of massa in rijklare toestand.

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

HOOFDSTUK 2. — Bevoegde personen en signaalgevers.**Art. 3 – Bevoegde personen.**

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

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

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

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

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

- de ambtenaren en beambten van de Regie der Luchtwegen, die met een mandaat van gerechtelijke politie belast zijn, binnen de grenzen van de luchthavens en van hun aanhorigheden (oude 3°); omdat deze categorie niet langer bestaat;

- de ingenieurs en conducteurs van Bruggen en Wegen en andere voor het toezicht op de openbare weg aangestelde beambten (oude 4°) omdat zij onder de bevoegdheid van de gewesten vallen;

- het personeel aangesteld voor het bewaken en het bedienen van de in de openbare weg liggende bruggen, voor wat het verkeer op die bruggen en in de nabijheid ervan betreft (oude 6°) omdat zij onder de bevoegdheid van de gewesten vallen;

- de officieren en agenten van de politie der spoorwegen, binnen de perken van hun territoriale bevoegdheid (oude 8°); omdat deze categorie is geïntegreerd in de federale politie. De agenten van Securail worden evenwel toegevoegd (oude 9°);

- de eerstaanwezende ingenieurs-hoofden van dienst, de rijksingenieurs van Waters en Bossen, de brigadechefs en technische beambten van het Bestuur van Waters en Bossen, voor wat het verkeer op de boswegen van de Staat betreft (oude 10°), omdat zij onder de bevoegdheid van de gewesten vallen;

- het personeel van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer bij de uitoefening van zijn dienst, belast met een mandaat van gerechtelijke politie en uitsluitend inzake de toepassing van de artikelen 5 en de verkeersborden C5 met onderbord "Uitgezonderd 2+" of "3+", F17 en F18, 72.5 en 72.6, 25.1.2° en 6°, 62^{ter} alsook 77.8 (12°) omdat zij onder de bevoegdheid van de gewesten vallen.

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

Art. 4 – Bevelen van bevoegde personen.

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

Masse à vide ou masse en ordre de marche.

Conformément au règlement UE 168/2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles l'ancienne définition est complétée par la masse en ordre de marche.

CHAPITRE 2. — Agents qualifiés et signaleurs.**Art. 3 – 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 leur fonction, 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 (article 62 de la loi du 16 mars 1968).

Le Code de la voie publique énumère donc les différentes catégories d'agents qualifiés, en restreignant dans certains cas 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 (6°).

La liste des agents qualifiés qui figurait auparavant à l'article 3 est 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 en effet que la loi spéciale ne permet pas à l'autorité fédérale de conférer une quelconque mission à des agents des entités fédérées².

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 aérodromes et de leurs dépendances (ancien 3°), car cette catégorie n'existe plus ;

- les ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées et autres agents préposés à la surveillance de la voie publique (ancien 4°) parce qu'ils relèvent de la compétence des régions ;

- les agents préposés à la surveillance et à la manœuvre des ponts livrant passage à la voie publique, en ce qui concerne la circulation sur ces ouvrages et à leurs abords (ancien 6°), parce qu'ils relèvent de la compétence des régions ;

- les officiers et agents de la police des chemins de fer, dans la limite de leur compétence territoriale (ancien 8°), car cette catégorie a été intégrée dans la police fédérale. Les agents de Securail sont par contre ajoutés (ancien 9°) ;

- les ingénieurs principaux-chefs de service, les ingénieurs des Eaux et Forêts de l'État, les chefs de brigade et agents techniques de l'Administration des Eaux et Forêts, en ce qui concerne la circulation sur les routes et chemins forestiers de l'État (ancien 10°), parce qu'ils relèvent de la compétence des régions ;

- les agents des sociétés de transport en commun dans l'exercice de leur fonction, investis d'un mandat de police judiciaire et uniquement pour ce qui concerne les articles 5 et les signaux C5 avec le panneau additionnel « Excepté 2+ » ou « 3+ », F17 et F18, 72.5 et 72.6, 25.1.2° et 6°, 62^{ter} ainsi que 77.8 (12°), parce qu'ils relèvent de la compétence des régions.

L'article est restructuré pour clairement faire la distinction entre les agents qualifiés qui peuvent veiller au respect de réglementations tant fédérales que régionales (§ 1^{er}, 1° & 2°), et ceux qui peuvent uniquement veiller au respect de réglementations fédérales (§ 2, 1° à 7° inclus). Ces personnes, qui assument des fonctions à la fois fédérales et régionales, peuvent être incluses dans les codes de la voie publique fédéral et régionaux en tant qu'agents qualifiés, ce qui leur permet de contrôler le respect des règles fédérales fixées dans le Code de la voie publique fédéral et le respect des règles régionales fixées dans les textes régionaux.

Art. 4 – Injonctions des agents qualifiés.

Certaines formulations de l'article 4 sont revues pour plus de clarté. 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 déplacé (anciens articles 59.1 et 52).

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

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

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

Art. 5 – Aanwijzingen van signaalgevers.

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

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

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

§ 3, 2^o voorziet de minimumleeftijden van de signaalgevers, van de hoogste naar de laagste leeftijd, dus 25, 18 en 16 jaar.

§ 4 verduidelijkt wat de signaalgevers wel en niet mogen doen. Deze bepaling is in twee opzichten belangrijk. Enerzijds voor de signaalgever, die zo zijn bevoegdheid en de daaruit voortvloeiende verantwoordelijkheid kent, en anderzijds voor de weggebruiker. Want hoewel hij niet met een bevoegde persoon te maken heeft, moet hij toch begrijpen dat de aanwijzingen wettig zijn.

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

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

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

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

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

Dans son avis, le Conseil d'Etat a considéré que le paragraphe 4, alinéa 2, nécessitait une base légale. Interrogé à ce propos, le Centrex Circulation routière a, dans une note du 27 mai 2024, estimé nécessaire de maintenir la règle selon laquelle le déplacement se fait aux frais et risques du conducteur. On doit d'ailleurs considérer que cette règle ne trouve à s'appliquer que dans deux hypothèses, à savoir lorsque le conducteur est en stationnement régulier et présent sur les lieux mais refuse de déplacer son véhicule sur injonction de la police ou lorsque le conducteur est absent mais en stationnement irrégulier. Dans les deux hypothèses, le conducteur ne s'est pas conformé aux dispositions du Code de la voie publique et ce non-respect est par définition constitutif d'une faute, faute dont il doit, dans une certaine mesure, accepter les conséquences. Afin d'éviter toute insécurité juridique à ce propos, l'opportunité de prévoir une base légale devra cependant être étudiée. En attendant, l'abrogation pure et simple de la règle serait problématique pour la bonne exécution par la police de ses missions de police administrative.

On regroupe également dans cet article les règles qui imposent de soumettre à un agent qualifié toutes les dérogations, autorisations et laissez-passer.

Dans le texte français, le mot « présenter » est 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 (article 40bis ; surveillants habilités ; article 41.3 : signaleurs, capitaines de route, chefs de groupe et surveillants de chantier ; article 43bis et ter : capitaines de route ; article 59.19 : signaleurs ; article 59.21 : surveillants). Il existe désormais un statut unique pour tous les types de signaleurs. Le régime actuel est peu modifié ; la simplification consiste surtout à regrouper et à réécrire l'existant et à supprimer ce qui est superflu.

Les références aux surveillants de chantiers et aux accompagnateurs des véhicules exceptionnels sont supprimés du texte car ils relèvent de la compétence des régions.

En ce qui concerne les conditions d'exercice, un équipement standard est désormais prévu à l'article 5, § 3, 1^o. Cet équipement consiste en un signal C3 et une veste rétrofléchissante de sécurité, avec l'inscription « signaleur » à l'avant et au dos. Le port du brassard n'est pas maintenu.

Le § 3, 2^o prévoit les âges minimums des signaleurs, présentés de l'âge le plus élevé vers l'âge le plus bas : 25, 18 puis 16 ans selon les cas.

Le § 4 précise ce que les signaleurs peuvent et ne peuvent pas faire. Cette détermination est importante à deux égards : d'une part pour le signaleur, qui connaît ainsi sa compétence et la responsabilité corollaire qu'il assume, et d'autre part pour l'utilisateur, qui doit comprendre que les indications qui lui sont adressées sont bien d'ordre légal, même sans émaner d'un agent qualifié.

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, sur 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 » (ancien nom des signaleurs qui accompagnent des groupes d'enfants ou de personnes âgées ou en situation de handicap) n'est pas reprise parce qu'aucune formation n'était prévue pour les autres types de signaleurs qui avaient les mêmes responsabilités.

Il reste toutefois lisible 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.

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

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

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

HOOFDSTUK 3. — Regels voor het gebruik van de openbare weg.

Afdeling 1. — Algemene gedragsregels voor de weggebruikers.

Art. 7 – Algemene gedragsregels voor de weggebruikers.

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

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

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

De algemene voorzichtigheidsplicht is de belangrijkste verkeersregel. Het is immers van groot belang dat alle weggebruikers rekening houden met elkaar (voetgangers en bestuurders). Zij zijn op elkaar aangewezen om de weginfrastructuur op een veilige manier met elkaar te delen. Weggebruikers moeten oplettend zijn voor de gevaren die er bestaan voor zichzelf en de mogelijke risico's die anderen lopen, en hun gedrag hierop aanpassen.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 6 – Ordre hiërarchique des injonctions et indications, signaux routiers 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. Par règles générales de circulation, on entend les règles de circulation qui s'appliquent en l'absence des signaux routiers destinés à déroger à ces règles de circulation.

L'article 6, 4°, reprend l'ancien libellé de l'article 5 à l'exception de la règle selon laquelle les signaux doivent être « placés conformément au présent règlement ».

CHAPITRE 3. — Règles d'usage de la voie publique.

Section 1^{ère}. — Règles générales de comportement pour les usagers.

Art. 7 – Règles générales de comportement pour les usagers.

Le contenu de cet article reste en grande partie le même mais la formulation des §§ 1^{er} et 2 est condensée. Il reprend en partie le texte du « Titre IIIbis. – Règles générales de comportement pour les usagers de la route » (article 27bis à 27quinquies), adopté par la loi du 20 mars 2007, qui n'est jamais entré en vigueur.

Le 1^{er} alinéa de l'ancien article 7 (« Tout usager est tenu de respecter les dispositions du présent règlement ») n'est pas repris car cela va de soi.

Dans un but de simplification, il est décidé de se limiter à une règle générale de prudence qui s'applique à tous et tout le temps, inscrite dans un seul article, plutôt que de répéter ce principe dans différents articles.

Le devoir général de prudence est la règle de circulation la plus importante. En effet, il est primordial que tous les usagers fassent preuve de considération les uns envers les autres (piétons et conducteurs). Ils dépendent les uns des autres pour partager en toute sécurité l'infrastructure routière. Les usagers de la route doivent être attentifs aux dangers qui existent pour eux-mêmes et aux risques éventuels qu'ils font courir aux autres usagers, et adapter leur comportement en conséquence.

La mention "à tout moment" indique que cette règle s'applique constamment, quelle que soit la situation. Même lorsqu'il se conforme à une injonction, à un panneau de signalisation ou à une règle de circulation, tout usager de la route doit agir avec prudence.

Ce principe général de prudence permet de supprimer sans problème les dispositions qui, dans d'autres règles de circulation, indiquent des risques d'accident ou qui stipulent de ne pas mettre en danger les autres usagers.

Le principe général est d'application pour l'ensemble du Code de la voie publique et n'a donc plus besoin d'être répété dans d'autres articles.

On ne distingue plus la « prudence » et le fait de « redoubler de prudence », devoirs qui étaient auparavant dispersés dans une série de dispositions (articles 12.2, 20.2, 22bis, 22ter, 22quinquies, 39bis,...). On ajoute 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, les termes de « personnes à mobilité réduite » sont utilisés à la place de « personnes âgées ».

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 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 à l'article 7.1, alinéa 3 (« 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.

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. Le « Dutch Reach » est la meilleure façon de procéder. L'ouverture de la portière gauche avec la main droite oblige le conducteur à regarder derrière lui.

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

Afdeling 2. — Bestuurders.

Art. 8 – Bestuurders.

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

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

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

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

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

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

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

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

L’ancien article 7.4, qui imposait d’éviter des dégâts à la voirie, n’est pas maintenu. En effet, il s’agit d’une règle liée à l’infrastructure, et donc une compétence régionale.

Section 2. — Conducteurs.

Art. 8 – Conducteurs.

Cet article concerne les âges minimums pour pouvoir circuler sur la voie publique. Néanmoins, il faut tenir compte des limites d’âges prévues dans la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire. En effet, les conducteurs des autres Etats membres, titulaires d’un permis de conduire européen, mais à un âge inférieur à l’âge minimum belge pour obtenir le permis de conduire, doivent pouvoir circuler en Belgique avec la catégorie de véhicule concernée. Par exemple, l’âge minimal pour obtenir le permis de la catégorie A1 (motos légères) est fixé à 16 ans par la directive mais, en Belgique, cet âge est fixé à 18 ans.

Dans son avis sur le Code de la voie publique, le Conseil d’Etat, en réponse à la question relative à l’âge minimum pour conduire sur la voie publique, a indiqué que l’autorité fédérale est compétente pour déterminer l’âge minimum à partir duquel un conducteur peut conduire sur la voie publique. Ces dispositions ne figuraient pas dans le projet soumis aux régions et au Conseil d’Etat. Suite à l’avis du Conseil d’Etat, ces âges minimums ont été rajoutés, en particulier dans un souci de sécurité juridique.

Les dispositions relatives aux âges spécifiques applicables dans le cadre de la formation des conducteurs et de l’aptitude professionnelle ne sont pas maintenues, conformément à l’avis de Conseil d’Etat. Ces âges sont déterminés dans les règlements régionaux relatifs à la formation des conducteurs, aux examens de conduite et à l’aptitude professionnelle.

La disposition relative à l’âge minimum pour circuler sur la voie publique avec un permis de conduire provisoire, qui ne figurait pas non plus dans le projet soumis aux régions et au Conseil d’Etat, a été rétablie pour la même raison. En effet, sans cette disposition, l’âge minimum serait de 18 ans. D’une part, ce n’est pas l’intention et, d’autre part, cela poserait également des problèmes à ceux qui ont déjà un permis de conduire provisoire à l’âge de 17 ans. Comme le permis de conduire, le permis de conduire provisoire est valable sur l’ensemble du territoire belge. Cela n’empêche nullement une région de prévoir un âge minimum plus bas dans le cadre de la formation à la conduite. Il ne s’agira alors pas d’un âge applicable au permis de conduire provisoire, mais celui de la formation à la conduite dans le cadre de la compétence transférée aux régions par la 6e réforme de l’Etat, valable uniquement sur le territoire de la région en question.

Des modifications concernent l’âge des cavaliers (ce terme remplace les « conducteurs de monture ») : l’âge minimal des cavaliers qui accompagnent un cavalier âgé de 12 ans est fixé à 18 ans au lieu de 21 ans.

Aucun âge minimal n’est prévu pour les personnes à mobilité réduite qui font usage d’un engin de déplacement motorisé pour se déplacer plus facilement. L’ancien code de la route (AR 1/12/1975) prévoit une exception à l’âge minimum de 16 ans pour les personnes à mobilité réduite qui utilisent des engins de déplacement motorisés qui leur sont exclusivement destinés. Ces personnes ne sont donc pas soumises à un âge minimum, dans la mesure où elles utilisent ces engins de déplacement spéciaux.

Dans le cadre d’une société inclusive (moins stigmatisante), cette dernière condition est supprimée. Ainsi, pour les enfants à mobilité réduite, il n’y a pas d’âge minimum pour l’utilisation des engins de déplacement motorisés, qu’ils leur soient ou non exclusivement destinés. Les personnes à mobilité réduite qui utilisent des engins de déplacement motorisés, et qui se déplacent sans excéder l’allure du pas, restent assimilées aux piétons.

Les systèmes d’aide à la conduite actuellement sur le marché, tels que ceux qui maintiennent automatiquement le véhicule dans sa voie, maintiennent la distance nécessaire avec le véhicule qui précède, contrôlent sa vitesse, etc. nécessitent encore un conducteur humain qui reste attentif. Le fait que les conditions techniques de ces systèmes requièrent également toujours des moyens de maintenir le conducteur « in the loop », par exemple en gardant les mains sur le volant, en est la preuve.

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

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

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

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

De verplichting een inrichting ter voorkoming van diefstal te gebruiken als het voertuig daarvan voorzien is, wordt niet langer specifiek vermeld omdat dit logischerwijze voortvloeit uit de verplichting de nodige voorzorgen te nemen om enig onrechtmatig gebruik te voorkomen. De dieren die hij geleid 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 geleid, of bewaakt.

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

Art. 9 – Plaats op de openbare weg.

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

9, § 1. Plaats van de voetgangers.

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

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

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

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

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

En outre, un instrument juridique visant spécifiquement l'utilisation de véhicules automatisés est en cours de préparation au niveau international (UNECE). L'objectif est d'harmoniser au niveau international autant que possible les règles relatives à l'utilisation (Code de la voie publique) de ces véhicules. Cela garantira une plus grande sécurité juridique tant pour les fabricants que pour les utilisateurs de ces véhicules. En effet, comme les véhicules « classiques », les véhicules automatisés seront également utilisés dans la circulation internationale.

Il est donc trop tôt à ce stade pour envisager la possibilité de véhicules sans conducteur humain dans le Code de la voie publique. La technologie évolue bien sûr à une vitesse fulgurante. Une autorité interfédérale pour les véhicules autonomes a été mise en place pour continuer à prendre le pouls (décision des quatre ministres de la mobilité lors de la Conférence interministérielle du 22 avril 2024).

Le § 5 reprend l'ancien article 8.4. La Cour de cassation, dans un arrêt du 14 janvier 2020, a précisé que l'usage d'un téléphone portable en le tenant à la main ne se limite pas à une action bien définie, tel que l'appel ou l'envoi de sms, mais implique aussi la prise en main du téléphone pendant la conduite. Les montres connectées sont aussi des appareils électroniques mobiles dotés d'un écran, et ne peuvent donc être manipulées en dehors de l'arrêt ou du stationnement.

L'ancien article 8.5. (nouveau § 6) est synthétisé : le conducteur ne peut quitter le véhicule qu'il conduit 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. 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.

Section 3. — Règles générales relatives à la place sur la voie publique.

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, est entièrement restructuré, par type d'usager : en premier lieu les piétons, puis les conducteurs en général, ensuite les cyclistes et cyclomotoristes de classe A, les conducteurs de speedpedelecs et cyclomotoristes de classe B, les motocyclistes, et enfin les conducteurs d'animaux.

9, § 1^{er}. Place des piétons.

Les règles concernant la place des piétons sur la voie publique y sont toutes regroupées (anciens articles 22bis et 42). Dans la mesure où elles existent et sont accessibles et praticables, les parties de la voie publique sont utilisées dans l'ordre prévu dans ce § 1^{er}.

Le 7° cible une nouvelle partie de voie publique : la piste cyclable non obligatoire (voir article 9, § 7 ci-dessous).

Ce n'est que s'il n'y a pas de trottoir ou de partie de la voie publique obligatoire pour les piétons (D9, D11, D13, ou à défaut D15), qu'ils doivent circuler sur l'accotement, la bande latérale, la bande de stationnement, la piste cyclable ou la piste cyclable non obligatoire.

Lorsque ces différents 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 de lui assurer une meilleure visibilité. Dorénavant, cette règle s'applique également aux personnes qui conduisent à la main tout véhicule d'une largeur maximale d'1 mètre puisqu'elles relèvent aussi de la définition du piéton.

Si les circonstances de sécurité le justifient, le piéton peut 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 à un virage qui masque toute visibilité, ou encore au 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.

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

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

9, § 2. Bestuurders in het algemeen.

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

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

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

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

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

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

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

9, § 3. Verkeer in meerdere files.

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

9, § 4. Rijden op de pechstrook.

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

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

9, § 5. Rijden op de spitsstrook.

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

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

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

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

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

Les piétons circulant en groupe doivent également respecter ce § 1^{er}, sauf s'il s'agit de cortèges, de colonnes militaires ou de 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 38, § 1^{er}).

9, § 2. Les conducteurs en général.

Comme pour les piétons, ce paragraphe énumère la place que les conducteurs doivent, de manière générale, occuper sur la voie publique (anciens 9.2, 9.3.1 et 9.4).

Il est précisé que les conducteurs doivent se tenir le plus à droite possible sur la chaussée. Cela implique que des écarts sont également autorisés, par exemple pour des raisons de sécurité. Un cycliste peut ainsi également rouler à une certaine distance des véhicules en stationnement (pour éviter les portières qui pourraient s'ouvrir), ou ne pas rouler complètement à droite lorsque la chaussée n'est pas en bon état (par exemple en présence de trous). La valeur exacte de cette distance (plus ou moins 1 mètre) dépend de la situation locale.

La référence aux signaux F13 et F15 (signaux prescrivant le choix d'une bande de circulation ou d'une direction) est abandonnée dans cette disposition. Le comportement qu'il convient d'adopter est par contre précisé dans la légende des signaux F13 et F15 dans le chapitre consacré aux signaux routiers.

La circulation dans les ronds-points est réglée à l'article 27 qui leur est consacré.

La circulation sur les places est désormais plus clairement exprimée : le conducteur n'est pas obligé d'y rouler le plus possible à droite. La règle du croisement par la droite reste bien entendu d'application.

La disposition relative aux îlots directionnels (ancien 9.6.) est simplifiée. Dans l'ancien article 9.6, une distinction était faite entre un îlot directionnel, une borne et un refuge. Tous les trois devaient être laissés par le conducteur à sa gauche (donc dépassés par la droite). L'îlot directionnel pouvait également être dépassé par la gauche lorsque les nécessités de la circulation le justifient. Seul le terme îlot directionnel est maintenu, incluant les bornes et les refuges. Les conducteurs doivent les laisser à leur gauche. Un signal routier peut toutefois imposer une direction obligatoire.

Dans une agglomération, les conducteurs peuvent emprunter la bande qui convient le mieux à leur destination. On ne précise plus que cela concerne les chaussées à sens unique divisées en bandes de circulation, ni celles qui comportent aux moins deux bandes dans chaque sens de circulation : il va de soi que la règle énoncée ne peut s'appliquer si le conducteur n'a qu'une seule bande de circulation à disposition.

9, § 3. Circulation en plusieurs files.

Le contenu de l'ancien article 9.5 est légèrement modifié : les références aux feux situés au-dessus des bandes de circulation ou de parties de la voie publique sont omises car superflues.

9, § 4. Circulation sur la bande d'arrêt d'urgence.

Cette disposition reprend l'ancien article 9.7. A part les cas cités au § 4, c'est donc seulement en cas de force majeure qu'un autre véhicule peut s'arrêter sur la bande d'arrêt d'urgence.

Les règles relatives au couloir de secours (ancien article 9.8.) sont reprises à l'article 13, qui leur est consacré.

9, § 5. Circulation sur la bande réservée aux heures de pointe.

L'ancien article 22*decies* réglait la circulation sur les bandes réservées aux heures de pointe. Cette disposition est à présent reprise à l'article 9. Le contenu n'est pas modifié, seules la formulation et les références aux signaux lumineux concernés sont adaptées.

9, § 6. Place des cyclistes et des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe A.

L'article est simplifié et détermine clairement les parties de la voie publique que seuls les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs de classe A doivent emprunter.

La partie de la voie publique indiquée par le signal D9 est à présent reprise à part, vu qu'elle ne fait plus partie de la piste cyclable. La bande latérale de la chaussée à voie centrale y est également reprise (elle figurait à l'ancien article 9.1.2.4°).

L'ancien article 9.1.2, 1°, alinéa 1^{er}, mentionne la piste cyclable « lorsqu'elle est présente et praticable » : le terme « présente » n'est pas maintenu car superflu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Par contre, le terme « praticable » est nécessaire pour protéger les cyclistes. Une piste cyclable peut en effet ne pas être praticable, notamment en présence de nombreuses feuilles mortes ou de neige, ou lorsque le revêtement est dans un état délabré.

Lorsqu'il n'y a pas de piste cyclable ou qu'aucune partie de la voie publique qu'ils sont obligés de suivre 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 l'accotement plutôt que sur la chaussée car les cyclistes risquent alors de devoir effectuer de nombreuses manœuvres de l'un à l'autre, en fonction des véhicules en stationnement ou de tout 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 plane, etc.).

L'âge maximal des cyclistes pour pouvoir circuler en toutes circonstances sur les trottoirs et les accotements en saillie, est fixé à 11 ans (auparavant 10 ans), pour des raisons de sécurité. Dès leurs 12 ans, ils ne peuvent dès lors plus circuler sur les trottoirs. 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.

Les règles relatives à la place sur la voie publique des conducteurs de cycle sur un chemin réservé, dans une zone piétonne et une zone de rencontre sont regroupées et harmonisées dans cet article. Les cycles peuvent y utiliser toute la largeur de la voie publique.

Les règles relatives à la place sur la voie publique des conducteurs de cycle dans une zone cyclable, une rue réservée au jeu et une rue scolaire sont également regroupées et harmonisées. Les cycles 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.

Une nouvelle règle oblige les conducteurs de cycles qui circulent à contresens dans un sens unique dans une zone cyclable, une rue réservée au jeu, une rue scolaire, une zone piétonne, un chemin réservé ou une zone de rencontre, de se tenir le plus à droite possible.

Pour rappel, un tricycle et un quadricycle d'une largeur maximale d'1 mètre sont assimilés à une bicyclette dont les conducteurs sont des cyclistes. Lorsque la largeur du cycle dépasse 1 mètre, le conducteur de cycle doit suivre les mêmes règles que les voitures, et circuler sur la chaussée. Il existe toutefois des règles spécifiques pour les conducteurs de cycles, qui peuvent circuler dans les rues où l'accès est limité à la circulation locale, dans les rues réservées au jeu, dans les rues scolaires et les zones piétonnes, et si la signalisation le permet, sur les chemins réservés.

9, § 7. Place des cyclistes, conducteurs de speedpedelecs et de cyclomoteurs à deux roues de classe A sur la piste cyclable non obligatoire.

La piste cyclable non obligatoire est un nouveau concept. Les cyclistes, conducteurs de speedpedelecs et de cyclomoteurs classe A peuvent mais ne doivent pas l'emprunter. Elle est signalée par le signal R12. Les règles de priorité qui s'y appliquent sont prévues à l'article 11, § 3, 8°. Les piétons ne peuvent y circuler que si les parties de voies publiques désignées à l'article 9, § 1^{er}, 1° à 6° ne sont pas disponibles ou praticables.

9, § 8. Place des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe B et speedpedelecs.

Pour davantage de clarté, et en suivant la logique qui guide cet article 9, les règles qui concernent les speedpedelecs sont d'abord présentées, suivies de celles destinées aux conducteurs de cyclomoteurs de classe B. L'utilisation et le fonctionnement (il faut pédaler) des speedpedelecs étant plus proches des cycles, les mêmes règles de circulation leur sont, pour la plupart, applicables.

Les règles relatives à la place sur la voie publique des conducteurs de speedpedelec sur un chemin réservé, dans une zone piétonne et une zone de rencontre sont regroupées et harmonisées dans cet article. Les speedpedelecs peuvent y utiliser toute la largeur de la voie publique.

Les règles relatives à la place des conducteurs de speedpedelecs dans une zone cyclable, une rue réservée au jeu et une rue scolaire sont également regroupées et harmonisées. Les conducteurs de speedpedelecs peuvent y 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.

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

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

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

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

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

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

Artikel 9.3.2 wordt herschreven voor een beter begrip.

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

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

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

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

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

9, § 11. Plaats van de ruiters.

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

Art. 10 – Aangepaste Snelheid.

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

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

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

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

Une nouvelle règle oblige les conducteurs de speedpedelecs qui circulent à contresens dans un sens unique dans une zone cyclable, une rue réservée au jeu, une rue scolaire, une zone piétonne, un chemin réservé ou une zone de rencontre, de se tenir le plus à droite possible.

Le texte distingue encore 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.

Lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins, les conducteurs de cyclomoteurs classe B n'ont plus la possibilité d'emprunter la piste cyclable : ils sont désormais obligés d'emprunter la chaussée.

Lorsque la vitesse est supérieure à 50 km/h, les conducteurs de speedpedelecs et les cyclomoteurs classe B doivent emprunter la chaussée lorsqu'il n'y a pas de piste cyclable, une partie de la voie publique indiquée par le signal D9 ou une bande latérale.

Ils peuvent toutefois quitter la piste cyclable, la partie de la voie publique indiquée par les signaux D9 ou la bande latérale pour changer de direction ou pour dépasser.

9, § 9. Place des conducteurs de motocyclettes sur la chaussée.

L'article 9.3.2 est réécrit pour être plus compréhensible.

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. L'ancien article 9.3.2. permettait aux motocyclistes de circuler sur toute la largeur d'une chaussée à sens unique mais, comme dans la quasi-totalité des rues à sens unique les cyclistes et speedpedelecs sont admis à circuler à contre-sens, limiter à la moitié de la chaussée est plus indiqué.

La règle qui permet aux motocyclistes de se tenir sur toute la largeur de leur bande de circulation est élargie au cas de la chaussée qui n'est pas divisée en bandes de circulation et où il y a un terre-plein central.

L'alinéa 2 de l'ancien article 9.3.2, n'est pas maintenu car jugé superflu. Les règles de prudence, de croisement et de 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.

9, § 10. Place des conducteurs d'animaux de trait non attelés, de charge, de monture ou de bestiaux.

La règle (ancien article 9.1.3.) reste quasi identique.

9, § 11. Place des cavaliers.

La règle concernant la place des cavaliers sur un chemin réservé est modifiée. Les cavaliers peuvent y utiliser toute la largeur de la chaussée lorsqu'elle n'est ouverte qu'à leur sens de circulation, et la moitié située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation.

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 est abandonné : l'indication qu'un véhicule à moteur freine est automatiquement communiquée par les « feux-stop ». Pour les cyclistes, l'obligation de faire un geste du bras est peu praticable dans des conditions de sécurité suffisantes. Exercer un freinage soudain non exigé par des raisons de sécurité reste par contre interdit aux cyclistes, en vertu de l'article 10, § 5.

Compte tenu de la philosophie de l'article 10, mais également de l'article 7, le fait que le conducteur d'un véhicule utilisé dans le cadre de l'apprentissage à la conduite (véhicule d'école de conduite ou identifié par la lettre « L ») réalise certaines manoeuvres brusques ou inhabituelles (comme caler au démarrage ou rouler plus lentement que la moyenne dans certaines circonstances) ne devrait être qualifié de comportement imprévisible que dans des circonstances exceptionnelles. Le conducteur d'un tel véhicule ne dispose par définition pas encore de toutes les compétences dont bénéficie le titulaire d'un permis de conduire et le signalement de ces véhicules a d'ailleurs pour objectif d'attirer l'attention des autres usagers sur ce fait. Il est donc logique que les autres usagers adaptent leur comportement en conséquence.

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 d'animaux de trait, de charge ou de monture (dépassement ou croisement). 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.

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

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

De twee seconden is een minimum. Bij nat wegdek, bij neerslag of bij andere specifieke omstandigheden (bv. modder of olie op de weg, beperkt zicht, etc.) wordt aanbevolen om drie seconden als uitgangspunt te nemen. De tweesecondenregel is dus minder strikt dan de huidige regel die stelt dat bepaalde bestuurders onderling een afstand van 50 meter moeten houden. Wanneer de bestuurders 70 km/u rijden, dan zou de tussenafstand ongeveer 40 meter bedragen. Bij druk verkeer zal de tussenafstand dus variabel zijn, en dus meer realistisch dan het vastleggen van een afstand die altijd moet opgevolgd worden. Als bestuurder is het gemakkelijker om een vertraging van twee seconden tussen uw voertuig en het voertuig vóór u in te schatten (aan de hand van visuele aanwijzingen, markeringen, enz.) dan om een afstand in meters in te schatten.

De tweesecondenregel kan worden toegepast als volgt:

- kies een herkenningspunt langs de weg, bijv. een verlichtingspaal;
- tel twee seconden ("eenentwintig, tweeëntwintig, ...") vanaf het moment waarop je voorligger de verlichtingspaal voorbijrijdt.
- rij je na twee seconden zelf voorbij de verlichtingspaal, dan rij je op de minimaal veilige afstand. Ben je eerder bij de verlichtingspaal, dan rij je te dicht.

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

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

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

Art. 11 – Voorrang.

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

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

L'obligation pour les conducteurs d'approcher les dispositifs surélevés en redoublant de prudence et à allure modérée est supprimée (ancien article 22^{ter}, 1°). Ceci est réglé dans l'article 7, § 1^{er} relatif à l'obligation générale de prudence. Les régions sont compétentes pour déterminer la limitation de vitesse applicable sur ces dispositifs surélevés.

Il est désormais précisé que tout conducteur, en toutes circonstances, et compte tenu de sa vitesse, doit conserver une distance de sécurité suffisante entre son véhicule et le véhicule qui le précède. Sur les voies publiques où la limitation de vitesse dépasse 50 km/h, cette distance correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant une durée d'au moins deux secondes. En effet, la règle des deux secondes est enseignée dans les auto-écoles et ce principe se retrouve également dans les manuels concernant l'apprentissage à la conduite. On la retrouve également dans la directive 2005/54/UE sur la sécurité des tunnels. Par ailleurs, la proposition de la Commission européenne visant à modifier la directive (UE) 2015/413 déposée le 1^{er} mars 2023 envisage l'ajout du non-respect des distances de sécurité parmi les infractions pouvant donner lieu à l'échange de données d'identification des contrevenants étrangers, démontrant par là tout l'intérêt du respect de cette règle pour une meilleure sécurité routière.

Ces deux secondes constituent un minimum. Sur les chaussées mouillées, en cas de précipitations ou en cas d'autres circonstances particulières (par exemple, présence de boue ou d'huile sur la chaussée, de visibilité limitée, etc.), il est recommandé de prendre trois secondes comme point de départ. La règle des deux secondes est donc moins rigide que la règle actuelle qui stipule que certains conducteurs doivent garder une distance de 50 mètres les uns des autres. Lorsque les conducteurs roulent à 70 km/h, la distance qui les sépare serait à peu près 40 mètres. Dans un trafic dense, la distance intermédiaire sera donc variable, et le fait de la quantifier par des unités de temps est plus réaliste que de le faire via la fixation d'une distance qu'il faudra toujours respecter. Il est plus aisé, en tant que conducteur, d'estimer un délai de deux secondes entre son véhicule et le véhicule qui précède (au moyen de repères visuels, de marquages, etc.) que d'évaluer une distance en termes de mètres.

La règle des deux secondes peut être appliquée comme suit :

- choisissez un point de repère sur la route, par exemple un lampadaire ;
- comptez deux secondes ("vingt et une, vingt-deux, ...") à partir du moment où le véhicule qui vous précède dépasse le lampadaire.
- si vous dépassez le lampadaire au bout de deux secondes, vous roulez à la distance minimale de sécurité. Si vous atteignez le lampadaire avant, vous roulez trop près.

A titre d'exemple, voici à quoi correspond une distance parcourue en 2 secondes en fonction de la vitesse pratiquée :

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

Pour rappel, la distance d'arrêt (distance de réaction + distance de freinage) d'un véhicule sur route sèche est de 44 m à 70 km/h, 64 m à 90 km/h et 102 m à 120 km/h. La distance de sécurité de 2 secondes doit donc être considérée comme le strict minimum si l'on veut adapter une conduite sûre.

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 reprend l'ensemble des règles de priorité auparavant éparpillées dans divers articles. Il est restructuré comme suit : les règles générales qui s'appliquent à tous les usagers, puis les règles de priorité qui s'appliquent mutuellement entre les usagers de la route et, enfin, celles qui valent pour certaines catégories d'usagers.

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

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

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

11, § 2 – Voorrang tussen weggebruikers onderling.

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

Met het oog op vereenvoudiging en overeenkomstig de filosofie om geen regels te herhalen die uit de verkeerstekens volgen, wordt de volgende regel weggelaten: de bestuurder moet voorrang verlenen aan elke andere bestuurder die rijdt op de openbare weg of de rijbaan die hij oprijdt wanneer hij uit een openbare weg of een rijbaan komt met een verkeersbord B1 (omgekeerde driehoek) of met een verkeersbord B5 (stop).

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 12 – Ritsen.

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

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, et placé en début d'article. En néerlandais, le terme « verdergaan » est utilisé au lieu de « rijden » car il ne s'agit pas toujours de conducteurs.

La disposition selon laquelle les conducteurs qui accèdent à la voie principale d'une autoroute doivent céder le passage aux conducteurs qui y circulent, est ajoutée. Cela va de pair avec l'adaptation de la définition d'un carrefour, qui dispose que les endroits où les entrées 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 au parti pris de ne pas répéter des règles qui découlent de la signalisation, le texte ne reprend pas la règle selon laquelle 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 nouveau § 2, 2° énonce une nouvelle règle de priorité spécifique au conducteur qui accède à une autoroute : celui-ci doit céder la priorité aux conducteurs qui circulent déjà sur l'autoroute. Le fait d'avoir énoncé cette règle dispense désormais les gestionnaires de voirie de placer un signal B1 à chaque entrée d'autoroute.

L'ancien article 12.3.1, alinéa 1^{er}, dernière partie de phrase n'est pas repris car il n'est pas adéquat de prévoir dans code de la voie publique que 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. Ceci ne concerne pas les cyclistes et les conducteurs de speedpedelecs lorsqu'ils sont autorisés par une signalisation routière, à circuler à contresens dans une rue à sens unique et qui bénéficient alors de la priorité de droite lorsqu'ils en sortent.

11, § 3 – Priorité de certaines catégories d'usagers.

Il est primordial de rappeler que l'obligation de céder le passage à un piéton qui traverse sur un passage pour piétons ne s'applique pas aux conducteurs de véhicules sur rails, et plus spécifiquement 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 de ces véhicules sont beaucoup plus élevées que celles des voitures et des véhicules à deux roues, et leur permettent par conséquent beaucoup moins d'anticiper.

A l'approche d'un véhicule prioritaire, les autres usagers doivent dégager la voie et céder la priorité. 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 donne pas droit à la priorité sur les autres usagers.

D'autres règles relatives à la priorité sont énumérées dans ce paragraphe, entre autres celles qui s'appliquent lorsqu'en agglomération 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 ou bien sur un trottoir sur lequel ils sont autorisés à circuler lorsque le panneau additionnel M45 complète le signal D13. Dans ces cas, les cyclistes doivent céder la priorité aux piétons. Lorsque les piétons peuvent suivre la piste cyclable, ils doivent à leur tour céder la priorité aux cyclistes (voir article 11 § 3, 7° & 8°).

Le terme « trolleybus » n'est plus utilisé (ce sont des autobus).

Art. 12 – Tirette.

Cet article reprend l'ancien article 12bis. Pour des raisons de sécurité, il est désormais précisé que les indicateurs de direction doivent être utilisés ou qu'un signe avec le bras doit, si possible, être donné lorsqu'il doit être fait usage de la tirette.

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

Art. 13 – Reddingstrook.

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

Art. 14 – Manoeuvres.

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

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

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

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

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

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

Het § 3, 2° herneemt het oude artikel 12.4, derde lid, dat bij koninklijk besluit van 14 mei 2002 werd geïntroduceerd. Ook al verleent deze regel niet expliciet voorrang aan de fietser die een fietspad verlaat dat uitkomt op de rijbaan, toch komt het in de meeste gevallen op hetzelfde neer. De bestuurder die op de rijbaan rijdt moet immers ten aanzien van de fietsers die op de rijbaan komt de algemene voorzichtigheidsregels (artikel 7) alsook de regels met betrekking tot de minimale zijdelingse afstanden (artikel 37) in acht nemen.

Art. 15 – Vrijmaken van kruispunten.

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

Art. 16 – Kruisen

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

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

Les autres règles relatives à la tirette ne sont pas modifiées. Précisons toutefois qu'à la jonction de la bretelle avec l'autoroute, il n'y a pas de bande de circulation qui disparaît, mais bien un carrefour (il s'agit de deux chaussées distinctes). Les conducteurs qui circulent sur la bretelle d'accès doivent donc toujours céder le passage aux conducteurs qui se trouvent déjà sur l'autoroute. La tirette ne s'applique donc pas. Le conducteur circulant sur l'autoroute n'a pas d'obligation de se déporter. Toutefois, l'application de cette règle témoigne d'une conduite courtoise.

Art. 13 – Couloir de secours.

Le contenu de cet article est légèrement modifié (ancien article 9.8). Il est désormais précisé qu'un couloir de secours ne doit être formé que sur les routes à deux bandes de circulation ou plus et que les motocyclettes peuvent utiliser le couloir de secours (voir article 17, § 2, 6°, remontée en cas de files), sauf à l'approche d'un véhicule prioritaire qui fait usage de ses feux bleus et de son avertisseur sonore spécial.

Art. 14 – Manœuvres.

Cet article (ancien article 13) est restructuré. Ce qui est considéré comme des manœuvres y est énuméré.

Le § 1^{er} instaure l'obligation, pour le conducteur qui veut exécuter une manoeuvre, 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 donnés. 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. A l'inverse, 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, n'est pas considéré comme une manoeuvre.

Le point 5° est ajouté : la Cour de cassation a établi lors d'un jugement que le conducteur qui circule sur la bande de circulation la plus à droite et qui s'insère dans la bande de circulation adjacente (en circulation fluide et lente) parce que la bande de droite cesse d'exister, n'est pas tenu de respecter la tirette. Lorsque le trafic est fluide, il n'est bien sûr pas question de tirette. Le fait est que les conducteurs qui passent de la voie de droite à la voie de gauche en raison de la signalisation ont priorité, selon la Cour de cassation. En d'autres termes, ils n'effectuent pas de manoeuvre. C'est sur ce point que la nouvelle règle apporte un changement et une plus grande clarté.

Il en va de même dans le cas où la bande de droite fusionne avec la bande de gauche en présence de flèches de rabattement. Dans les deux cas, la Cour de Cassation indique que le conducteur ne fait rien d'autre que de rester le plus près possible du bord droit de la chaussée et que ce n'est pas une manoeuvre. Étant donné que ce point de vue de la Cour de Cassation prête à confusion sur le terrain, il est maintenant précisé que s'insérer dans la bande de circulation adjacente, lorsque la bande de circulation suivie prend fin en raison de la signalisation routière, est considéré comme une manoeuvre.

Pour clarifier si les règles qui sont d'application sont celles relatives aux manoeuvres ou celles prévues par d'autres articles, on précise au § 3 les mouvements qui ne sont pas considérés comme des manoeuvres, comme par exemple le dépassement, le croisement, ou le changement de direction.

Le § 3, 2° reprend l'ancien article 12.4, alinéa 3, introduit par un arrêté royal 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 générales de prudence (article 7) et aux distances latérales minimales (article 37).

Art. 15 – Dégagement des carrefours.

Dans cet article (ancien article 14), le mot « zulks » est remplacé par le mot « dat » dans le texte en néerlandais. Les anciens articles 14.1 et 14.2 sont remplacés par deux alinéas, conformément aux règles de légistique.

Art. 16 – Croisement.

Selon la même logique, la structure de cet article (ancien article 15) est adaptée ; la formulation du § 4 est améliorée.

La règle qui précise que les autres usagers ne peuvent être mis en danger lors du croisement n'est pas reprise car elle est déjà contenue dans le devoir général de prudence repris à l'article 7 et qui s'applique pour chaque règle de circulation.

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

Het kruisen op fietspaden blijft uit den boze.

Art. 17 – Inhalen.

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

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

§ 2 vermeldt de gevallen die niet als inhalen moeten worden beschouwd. De verwijzing naar artikel 18, § 1, 5° (oud artikel 17.2.5°) blijft gehandhaafd. Het is namelijk noodzakelijk het inhalen voor een voetgangers- of fietsoversteekplaats te verbieden, onder meer wanneer binnen de bebouwde kom het verkeer zich overeenkomstig de bepalingen van artikel 9, § 2 (laatste lid), of overeenkomstig artikel 9, § 3, op meerdere rijstroken kan bevinden.

§ 2, 3° is ook nieuw: fietsers of bromfietsers worden niet geacht in te halen wanneer zij op een fietspad, op een voor bepaalde categorieën van weggebruikers voorbehouden of verplicht deel van de openbare weg of op de busbaan sneller rijden dan de voertuigen die op een ander deel van de openbare weg rijden. Deze regel geldt ook voor de andere bestuurders die toegelaten zijn op een bepaald deel van de openbare weg dat voor hen voorbehouden is (zoals ruiters, prioritaire voertuigen, taxi's, ...).

§ 2, 4° is ook nieuw en heeft betrekking op voertuigen die samen op de busbaan rijden. Het gaat erom fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen toe te laten stilstaande of traag rijdende voertuigen voorbij te rijden. Net zoals dat ook het geval is voor rijstroken of rijen voertuigen (zie § 2, 5°). Omdat de busbaan geen deel uitmaakt van de rijbaan is deze toevoeging nodig.

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

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

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

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

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

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

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

Lorsque la largeur de la chaussée ne permet pas d'effectuer aisément le croisement, le conducteur peut emprunter l'accotement de plain-pied. Désormais, il en va de même pour la bande latérale et la bande de stationnement, elles peuvent être empruntées dans les mêmes conditions que l'accotement.

Le croisement en mordant sur les pistes cyclables reste interdit.

Art. 17 – Dépassement.

Cet article (ancien article 16) est mieux structuré. La référence au devoir général de prudence, prévu à l'article 7 et qui s'applique à chaque règle de circulation, n'est pas reprise ici.

Pour rappel, « dépasser » n'est pas considéré comme une manoeuvre car c'est soumis aux règles particulières reprises dans cet article 17.

Le § 2 énumère les cas de figure qui ne doivent pas être considérés comme des dépassements. La référence à l'article 18, § 1^{er}, 5° (ancien article 17.2.5°) est maintenue. En effet, il est nécessaire d'interdire le dépassement devant un passage pour piétons ou pour cyclistes, notamment lorsque, à l'intérieur des agglomérations, la circulation peut se faire sur plusieurs bandes de circulation conformément aux dispositions de l'article 9, § 2 (dernier alinéa), ou conformément à l'article 9, § 3.

Le § 2, 3° est nouveau : les cyclistes et cyclomotoristes ne sont pas considérés comme effectuant un dépassement lorsqu'ils circulent sur une piste cyclable, sur une partie de la voie publique qui est réservée à ou obligatoire pour certaines catégories d'usagers, ou sur la bande bus, à une vitesse supérieure à celle des véhicules qui circulent sur une autre partie de la voie publique. Cette règle est également valable pour les autres conducteurs qui sont autorisés à circuler sur une partie de la voie publique qui est leur est réservée (comme les cavaliers, ambulances, taxis, cyclomoteurs, vélos ...).

Le § 2, 4° est également nouveau et vise les véhicules qui circulent conjointement sur la bande bus. Il s'agit de permettre aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de dépasser les véhicules à l'arrêt ou qui circulent lentement, tout comme c'est le cas pour les bandes de circulation ou les files de véhicules (voir § 2, 5°). La bande bus ne faisant pas partie de la chaussée, cet ajout est nécessaire.

Au § 2, 5°, une nouvelle règle autorise les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues à remonter les files de voitures qui sont immobilisés ou qui circulent lentement, aussi entre les bandes de circulation ou files. C'est fort utile lorsque le feu est rouge, pour pouvoir arriver au « sas vélo ». Ceci n'est pas considéré comme un dépassement. Cette possibilité est prévue à l'article 11.1, c), de la Convention de Vienne sur la circulation routière du 8 novembre 1968.

Cette disposition n'autorise toutefois pas les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues à circuler entre la rangée de véhicules circulant dans la même direction d'une part et le trafic venant en sens inverse d'autre part.

Au § 2, 6° 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.

Suivant la même logique que pour les cyclistes et cyclomotoristes, les motocyclistes ne sont pas autorisés à circuler entre la file de véhicules circulant dans la même direction et le trafic venant en sens inverse.

Au § 5, selon la même logique que pour le croisement, tout conducteur qui effectue un dépassement 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, à condition de ne pas mettre en danger les usagers qui s'y trouvent. Il peut désormais aussi emprunter la bande de stationnement ou la bande latérale. Le dépassement en mordant sur les pistes cyclables reste interdit.

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 ».

Le § 6, 2° ne concerne que les chaussées à sens unique, à l'exclusion de celles à sens unique limité. Ainsi, par exemple, lorsque des cyclistes sont autorisés à circuler en sens inverse, le conducteur qui dépasse doit reprendre sa place à droite lorsqu'il peut le faire sans problème.

Art. 18 – Inhaalverbod.

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

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

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

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

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

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

Art. 19 – Richtingsverandering.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 18 – Interdiction de dépasser.

La structure et, à certains endroits, la formulation de cet article (ancien article 17) sont adaptées pour une plus grande lisibilité.

Au § 1^{er}, 4° (ancien article 17.2, 4° – interdiction de « tripler »), l'interdiction de dépasser un véhicule qui dépasse lui-même un autre véhicule ne s'appliquait pas lorsqu'il s'agissait d'une bicyclette, 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 d'1 mètre au moins entre le cycliste et un véhicule. Or en triplant, il est souvent impossible de respecter cette distance. Comme le dépassement de tout véhicule qui en dépasse un autre est dangereux, il est à présent clairement établi que l'interdiction de dépasser vaut à l'égard de tout conducteur, par exemple aussi aux cyclistes et aux conducteurs qui leur sont assimilés) (sauf naturellement lorsque la chaussée est divisée en trois bandes de circulation ou plus dans le sens de circulation suivi).

Le terme « précipitation » (§ 1^{er}, 7°) doit être compris dans son sens habituel : un ensemble de particules d'eau qui tombent d'un nuage ou d'un groupe de nuages et qui atteignent la surface de la Terre. Les particules d'eau peuvent être solides ou liquides, et cristallines ou amorphes : pluie, grêle, brouillard, grêle granuleuse, pluie verglaçante et neige.

Est reprise dans cet article la règle qui énonce l'interdiction de dépasser dans les zones cyclables, sauf pour les cyclistes (et par conséquent les conducteurs de cycles de maximum 1 mètre de large, qui y sont assimilés) et les conducteurs de speedpedelecs dont l'utilisation et le fonctionnement sont proches des cycles (il faut pédaler).

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'est pas maintenue ici. Ceci est en effet déjà prévu à l'article 17, § 4, 1°, a) qui énonce les règles de dépassement.

La réglementation relative au transport exceptionnel est une compétence régionale. Par conséquent, la disposition selon laquelle les véhicules plus longs et plus lourds ne sont pas autorisés à dépasser les véhicules circulant à plus de 50 km/h en dehors des autoroutes (ancien article 17.3.) est supprimée.

Art. 19 – Changement de direction.

La structure de cet article est revue, dans un souci de clarté : les règles générales sont d'abord énoncées (§ 1^{er}), puis les règles qui s'appliquent en cas de virage à droite (§ 2), puis en cas de virage à gauche (§ 3).

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.

Pour rappel, « changer de direction » n'est pas considéré comme une manoeuvre : c'est soumis aux règles particulières reprises dans cet article-ci. 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 manoeuvre.

Le terme « conducteur », auquel la priorité doit être donnée lors d'un changement de direction, est remplacé par le terme « usager de la route » car cette règle générale vaut aussi pour les piétons, et pas seulement pour les conducteurs.

Le § 1^{er} reprend les anciens articles 19.1, 19.4 et 19.5. Il faut noter qu'il existe une différence essentielle entre la disposition prévue au § 1^{er}, 1° et celle prévue au § 1^{er}, 2° :

- Dans le premier cas, il s'agit d'un conducteur qui veut changer de direction et doit céder le passage à d'autres usagers de la route qui se trouvent sur une autre partie de la même voie publique qu'il veut quitter et qui vont tout droit. Par exemple, il s'agit d'une voie publique à trois chaussées, où le conducteur qui circule sur la chaussée la plus à droite et qui veut tourner à gauche doit céder le passage aux conducteurs qui circulent sur la chaussée du milieu et qui vont tout droit. Autre exemple, un automobiliste qui tourne à gauche et qui doit céder le passage à des cyclistes circulant sur une piste cyclable à double sens ;

- Le § 1^{er}, 2° concerne les conducteurs qui s'engagent sur la chaussée et qui doivent céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée. Les piétons ont la priorité, qu'il y ait ou non un passage pour piétons. Par contre, lorsque le piéton n'a pas encore entamé la traversée, il n'a pas la priorité.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les dispositions selon lesquelles l'entrée dans un rond-point est considérée comme un changement de direction vers la droite, au cours duquel les indicateurs de direction ne doivent pas être utilisés, ainsi que la disposition selon laquelle la sortie d'un rond-point est un changement de direction au cours duquel les indicateurs de direction doivent être utilisés, ne sont pas reprises au § 2. Les règles que les conducteurs doivent suivre à l'approche d'un rond-point, dans un rond-point et à la sortie du rond-point figurent en effet à l'article 27.

Dans le cas d'un virage à gauche (§ 3) se pose aussi le problème des conducteurs qui utilisent le feu clignotant à gauche et qui se déplacent à droite avant de virer à gauche, dans les rues étroites par exemple.

Afin de clarifier cette situation et d'éviter que le conducteur ne soit automatiquement déclaré en faute pour ne pas avoir serré à gauche, les termes « pour autant que la disposition des lieux le permette » sont ajoutés. Cela introduit un peu plus de souplesse dans l'interprétation de la règle.

Le § 3, 3° vise la situation où la circulation en sens inverse est autorisée dans une rue à sens unique. Dans ce cas, lorsqu'on tourne à gauche, il faut aussi laisser de la place aux véhicules autorisés en sens inverse (cyclistes ou cyclomoteurs).

Section 4. — Règles concernant l'arrêt et le stationnement.

Art. 20 – Règles générales concernant l'arrêt et le stationnement.

Comme indiqué à plusieurs endroits ci-avant, les règles d'arrêt ou de stationnement qui se trouvaient énoncées dans différents articles sont maintenant regroupées dans un seul article (ancien article 23).

Les § 1^{er} à 3 reprennent les règles générales qui s'appliquent à tout véhicule qui se trouve à l'arrêt ou en stationnement.

La règle relative à l'arrêt et au stationnement dans les zones de rencontre (ancien article 22bis, 4°, b)) y est déplacée.

Le § 2, 2° implique que les motocyclettes parkées sur la chaussée seront rangées parallèlement au bord de celle-ci : elles ne peuvent pas 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.

L'ancien article 23.2, deuxième alinéa, est laissé de côté. Cette disposition n'offrait pas d'utilité pratique étant donné que si des bandes de stationnement sont marquées, 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 (ou selon le § 2, 2°) pour les motos n'est de toute façon pas applicable.

Le § 3 prévoit 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 ce que plusieurs véhicules, comme des motocyclettes, soient rangés dans un même emplacement.

Il n'est pas interdit de stationner en dehors des cases (par exemple 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.

Le § 4 porte sur les règles de stationnement qui s'appliquent aux cycles, aux cyclomoteurs et aux engins de déplacement. Le texte prévoit désormais qu'une bande praticable d'au moins 1,50 mètre de largeur doit être laissée à leur disposition sur ce trottoir ou cet accotement : ceci remplace de manière plus concrète l'impératif de « ne pas gêner ou rendre dangereuse la circulation des autres usagers ». Il est en outre désormais précisé ce qu'il convient de faire si cette distance de 1,50 mètres ne pouvait être respectée, ou s'il s'agit de cycles ou de cyclomoteurs de plus d'1 mètre de large : il faudra alors suivre les mêmes règles que pour les voitures notamment, selon ce que prévoient les §§ 1^{er} à 3.

Le stationnement des engins de déplacement, des bicyclettes ou des cyclomoteurs sur les trottoirs peut être interdit au moyen d'une signalisation adaptée (panneau E1 + panneau additionnel avec le symbole du véhicule concerné). Le stationnement de ces véhicules peut également être autorisé ou réservé sur la chaussée, également au moyen d'une signalisation ou d'un marquage appropriés (voir l'article 77, § 5).

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

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

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

Art. 21 – Stilstaan- en parkeerverbod.

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

21, 1°: op de rijbaan en erbuiten.

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

b) Het stilstaanverbod (vroeger enkel parkeerverbod) zal ook gelden op de plaatsen waar de doorgang van spoorvoertuigen belemmerd wordt.

d) Er wordt verduidelijkt dat er een stilstaan- en parkeerverbod geldt op minder dan 5 meter vóór en achter (in het oude artikel 24, 2° was dat “op minder dan 5 meter van de plaats ...”) de plaats waar de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen verplicht zijn het fietspad te verlaten. Naast het fietspad worden ook de delen van de openbare weg die door de D9 of D11 verkeersborden worden aangegeven en de zijdelingse stroken vermeld.

e) Op en naast de rijbaan wordt het parkeerverbod nu uitgebreid naar stilstaan en parkeerverbod op plaatsen waar voetgangers, fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen de rijbaan moeten volgen om langsheen een hindernis te gaan of te rijden. Er wordt verduidelijkt dat het verbod geldt over een afstand van 1,5 meter voor en achter de hindernis.

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.

g) Verbod in de nabijheid van de kruispunten, op minder dan 5 meter van de verlenging van de dichtst bijgelegen rand van de dwarsrijbaan. Dit verbod kan uitgebreid zijn of het verbod kan verduidelijkt worden door het markeren van een gele doorlopende streep op plaatsen waar het moeilijk is om die 5 meter te bepalen.

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

i) Het stilstaan- en parkeerverbod geldt ook op autosnelwegen en autowegen: dit is het oude artikel 21.4, 4°, maar de verwijzing naar de parkeerzones en het verkeersbord E9 wordt geschrapt. Deze bepaling wordt nu opgenomen in het artikel over het stilstaan- en parkeerverbod.

j) Op een parkeerplaats voor personen met een handicap wordt het parkeerverbod een stilstaan- en parkeerverbod, om te garanderen dat de plaats beschikbaar is.

k) De opsomming is niet limitatief. Men behoudt immers de regel die stilstaan en parkeren verbiedt “op elke plaats waar het duidelijk een gevaar zou kunnen betekenen voor de andere weggebruikers of waar het hun zou kunnen hinderen”.

Le dernier alinéa du § 4 règle le stationnement des engins de déplacement utilisés par les personnes à mobilité réduite. Dans l'AR du 1/12/1975, cela se limitait aux engins de déplacement destinés à ces personnes. L'intérêt est qu'une personne à mobilité réduite utilisant un engin de déplacement doit pouvoir le laisser à proximité de sa destination.

Enfin, il est clairement établi au § 5 que les motocyclettes ne peuvent être rangées sur les trottoirs et sur les accotements en saillie qu'à condition de laisser une bande praticable d'au moins 1,50 m pour la circulation des piétons.

Le stationnement des motocyclettes sur les trottoirs peut être interdit au moyen d'une signalisation appropriée (signal E1 + panneau additionnel M20). Le stationnement des motocyclettes peut être autorisé ou réservé hors de la chaussée, également par une signalisation ou un marquage appropriés (voir l'article 77, § 5).

Art. 21 – Interdiction d'arrêt et de stationnement.

A l'article 21 (ancien article 24), les éléments de l'énumération sont présentés de manière plus cohérente : les interdictions qui s'appliquent « sur la chaussée et en dehors », celles qui s'appliquent uniquement « sur la chaussée », puis celles qui s'appliquent uniquement « hors chaussée ».

21, 1° : sur la chaussée et en dehors.

Toutes les interdictions relatives à l'arrêt et au stationnement, auparavant reprises dans différents articles (tel que celui relatif aux autoroutes), sont regroupées dans cet article.

b) L'interdiction de s'arrêter (auparavant uniquement de stationner) s'applique également aux endroits où le passage des véhicules sur rails serait entravé.

d) Il est expliqué plus 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 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 ... »). Outre la piste cyclable, les parties de la voie publique indiquées par les signaux D9 ou D11 ainsi que la bande latérale sont également mentionnées.

e) Sur la chaussée et en dehors, l'interdiction de stationnement devient une interdiction d'arrêt et de stationnement aux endroits où les piétons, les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent emprunter la chaussée pour contourner un obstacle. On y précise désormais que l'interdiction porte à 1,5 mètre devant et derrière l'obstacle.

f) « A 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.

g) Interdiction aux abords des carrefours, à moins de 5 mètres du prolongement du bord le plus rapproché de la chaussée transversale : cette interdiction peut être élargie ou clarifiée par le marquage d'une ligne jaune continue aux endroits où il est difficile de déterminer les 5 mètres.

Cette règle ne s'applique pas dans le carrefour pour ne pas risquer d'inclure dans l'interdiction des endroits où le stationnement est actuellement autorisé, compte tenu de la taille du carrefour. 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).

i) 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 est supprimée. Cette disposition est à présent reprise à l'article relatif à l'interdiction d'arrêt et de stationnement.

j) Sur un emplacement pour personnes en situation de handicap, l'interdiction de stationnement devient une interdiction d'arrêt et de stationnement, pour garantir la disponibilité de la place.

k) 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.

21, 2°: op de rijbaan.

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

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

21, 3°: buiten de rijbaan.

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

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

Art. 22 – Parkeerverbod.

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

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

22, 1°: op de rijbaan en erbuiten.

b) Het parkeerverbod van 15 meter aan weerszijden van een autobus- of tramhalte (de trolleybus, nu verouderd, wordt niet meer behouden) wordt aangevuld met de bepaling dat wanneer er een lokale trottoirverbreding is, het verbod geldt over de hele lengte van die trottoirverbreding.

c) In de bepaling betreffende het parkeerverbod voor de inritten van eigendommen wordt, voor een beter begrip, het woord “inschrijvingsteken” vervangen door het woord “kentekenplaat”.

f) Het parkeerverbod in erven, dat in het oude artikel 22*bis*, 4°, a) was opgenomen, is hier opgenomen. Het parkeren kan in een erf toegelaten zijn op plaatsen waar een verkeersbord het toelaat alsook op de plaatsen voorzien in artikel 77, § 5, zijnde wegmarkeringen, een wegdekking in een andere kleur waarop de letter P is aangebracht.

22, 2°: op de rijbaan.

Er is geen wijziging van betekenis. Het parkeerverbod dat geldt in voetgangerszones, dat in het oude artikel 22*sexies*2 was opgenomen, wordt nu hier vermeld.

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

Afdeling 5. — Gedragsregels op specifieke weggedeelten.

Art. 23 – Spoorwegen en overwegen.

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

Art. 24 – Autosnelwegen.

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

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

21, 2° : sur la chaussée.

Au 21, 2°, a) on ne mentionne plus les passages inférieurs.

NB : l'article 73, § 1^{er}, 2°, précise que lorsque le bord réel de la chaussée est marqué par la ligne jaune continue prévue à cet article, l'interdiction d'arrêt et de stationnement s'applique également sur la chaussée. Le stationnement peut donc être interdit sur une chaussée le long d'une ligne jaune discontinue, et tant l'arrêt que le stationnement peuvent être interdits par une ligne continue jaune.

21, 3° : hors chaussée.

Hors chaussée, l'interdiction est étendue aux bandes bus (car même à l'arrêt, les véhicules y causent des embarras). D'autres parties de la voie publique sont aussi reprises, pour compléter cette liste : les nouvelles pistes cyclables non obligatoires, les parties de la voie publique indiquées par les signaux D9, D11, D13 ou D15 et les dalles podotactiles.

Une nouvelle disposition interdit l'arrêt et le stationnement sur les dalles podotactiles. En effet, ces dalles servent à guider les personnes malvoyantes, par exemple vers un passage pour piétons. Si un véhicule (par exemple un cycle ou un engin de déplacement) s'arrête ou se gare sur ces dalles podotactiles, il y a un risque que les personnes aveugles ou malvoyantes soient désorientées et soient mises en danger (voir article 21, 3°, f).

Art. 22 – Interdiction de stationnement.

Tout comme à l'article précédent, les éléments de l'énumération sont présentés de manière plus cohérente : les interdictions qui s'appliquent « sur la chaussée et en dehors », celles qui s'appliquent uniquement « sur la chaussée », puis celles qui s'appliquent uniquement « hors chaussée ». Il s'agit de l'ancien article 24.

Ne sont plus reprises ici les interdictions de stationnement qui sont étendues à l'arrêt et au stationnement (voir article 21, 1°, b) e) et j)).

22, 1° : sur la chaussée et en dehors.

b) L'interdiction du stationnement à 15 mètres de part et d'autre d'un arrêt de bus ou de tram (le trolleybus, devenu obsolète, n'est plus mentionné) est complétée pour qu'en présence d'une avancée de trottoir, l'interdiction puisse aussi porter sur toute la longueur de l'avancée.

c) Dans la disposition relative à l'interdiction du stationnement devant les accès carrossables des propriétés, le mot « plaque d'immatriculation » est utilisé à la place de « signe d'immatriculation » car c'est plus compréhensible.

f) L'interdiction de stationnement dans les zones de rencontres, qui figurait à l'ancien article 22*bis*, 4°, a) est reprise ici. Le stationnement peut être autorisé dans une zone de rencontre à l'aide d'une signalisation routière ainsi qu'aux endroits prévus à l'article 77, § 5, par des marquages routiers, un revêtement d'une autre couleur sur lequel la lettre P est reproduite.

22, 2° : sur la chaussée.

Il n'y a pas de modification de fond. On y reprend l'interdiction relative aux zones piétonnes, qui figurait à l'ancien article 22*sexies*2.

NB : l'arrêt et le stationnement peuvent aussi être interdits par des signaux routiers et des marquages. Ainsi, l'arrêt et le stationnement sont interdits sur une zone d'évitement (il est également interdit de rouler sur ces marquages), le long d'une ligne jaune continue tracée sur le bord réel de la chaussée et sur un marquage en damier. Il est interdit de stationner sur un marquage en zig-zag et le long d'une ligne jaune discontinue tracée sur le bord réel de la chaussée.

Section 5. — Règles de comportement sur des parties de voies publiques particulières.

Art. 23 – Voies ferrées et passages à niveau.

L'obligation de redoubler de prudence qui était prévue à cet article (ancien article 20) est omise selon la logique de l'article 7, dont les règles générales s'appliquent dans tous les cas. La structure et la formulation sont également adaptées pour des raisons de lisibilité.

Art. 24 – Autoroutes.

La limitation de vitesse à 120 km/h sur autoroutes est déplacée dans cet article (ancien article 11). Une vitesse minimale de 70 km/h est également maintenue afin de limiter les écarts de vitesse. Bien entendu, il faut toujours adapter sa vitesse en fonction des circonstances (travaux, files, visibilité...). Les limitations de vitesse sur autoroute sont les seules qui subsistent concernant l'autorité fédérale.

L'ancien article 21.2 est scindé en deux alinéas distincts : le premier concerne les autocars, dont la vitesse est limitée à 90 km/h, et le second ceux dont la vitesse est limitée à 100 km/h.

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

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

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

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

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

Art. 25 – Autowegen.

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

Art. 26 – Erven.

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

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

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

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

Art. 27 – Rotondes.

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

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

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

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

L'ancien article 21.4, 4° prévoyait 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 d'arrêt et de stationnement (article 21, 1°, i)).

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, est adaptée. Au lieu de faire référence à « l'une des deux bandes de circulation située à droite de la chaussée », il est désormais précisé que ces véhicules ne peuvent pas circuler sur la bande de circulation située le plus à gauche. Cela permet d'éviter les discussions sur le nombre de bandes de circulation dont il faut tenir compte lorsqu'il y a une bande de circulation réservée aux heures de pointe. C'est également plus facile à comprendre.

La référence aux signaux F13 et F15 n'est en outre pas reprise car il s'agit d'une répétition du principe, repris à l'article 6, selon lequel les signaux prévalent sur la règle.

L'ancien article 48bis.1 est repris au § 6 de cet article. Il porte sur l'obligation d'emprunter les autoroutes pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses qui ressortent de la compétence fédérale (marchandises explosibles, radioactives ou animales qui présentent un danger pour la population).

Les autorisations qui figuraient à l'ancien article 21 (21.6, 5°, 21.7. et 21.8) relèvent de la compétence des régions et ne sont donc pas reprises ici.

Art. 25 – Routes pour automobiles.

La structure de cet article (ancien article 22) est adaptée de la même façon pour les autoroutes.

Art. 26 – Zones de rencontre.

L'ancien article 22bis (circulation dans les zones résidentielles et de rencontre) devient l'article 26. 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 » est retenu.

Jouer y est autorisé et les conducteurs doivent céder la priorité aux piétons et aux personnes qui y jouent. Les conducteurs de véhicules motorisés qui y circulent doivent en outre céder la priorité aux conducteurs de cycles et de speedpedelecs et, au besoin, s'arrêter. La règle selon laquelle les conducteurs ne peuvent pas mettre les piétons en danger est une règle générale de prudence, qui figure à l'article 7 et n'est donc pas reprise ici.

Les règles relatives à la place des usagers sont reprises à l'article 9. Celles de l'ancien article 22bis 4° a) et b) sont reprises respectivement à l'article 22 et à l'article 20. Le stationnement est interdit dans une zone de rencontre, mais il peut être autorisé au moyen d'un signal routier (E9) ou des marques routières blanches, des marques en « T » ou en coin, ou d'un revêtement d'une autre couleur sur lequel la lettre P est reproduite, conformément à l'article 77, § 5.

A noter également que les signaux F12a et F12b sont convertis en signaux à réglementation particulière (R5 et R7).

Art. 27 – Ronds-points.

Il s'agit d'un nouvel article, entièrement dédié à la circulation dans les ronds-points.

Les ronds-points constituent en effet un type d'aménagement 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 meilleure sécurité, il n'en reste pas moins qu'ils posent des problèmes de circulation tout à fait spécifiques, qui doivent, dans la mesure du possible, être résolus par des règles claires et adaptées.

Ils constituent 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 qu'en étant correctement utilisés par tous les usagers. Ainsi, le supplément de capacité qu'y offrent des bandes de circulation supplémentaires ne fournira pas l'effet escompté si elles ne sont pas empruntées par les usagers en fonction de leur destination, ou s'ils n'utilisent pas leurs indicateurs de direction avant de quitter le rond-point.

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.

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

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

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

Rotonde zonder rijstroken.

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

In § 2, voor de rotondes die niet in rijstroken zijn verdeeld, houdt men vast aan het principe waarbij de bestuurder niet zo dicht mogelijk bij de 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.

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

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

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

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

Artikels 28 tot 31.

Deze vier artikelen zijn op soortgelijke wijze geherstructureerd:

- de categorieën weggebruikers die er toegang toe hebben;
- het feit dat spelen is toegestaan (uitgezonderd schoolstraat) en het verbod voor voetgangers en personen die er spelen het verkeer onnodig te hinderen;
- de voorrangsregels die er van toepassing zijn.

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

Il faut aussi prendre en compte le caractère parfois complexe des manoeuvres 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 manoeuvres et la vitesse des usagers qui y circulent au moment où il faut accéder au rond-point ou bien en sortir.

Les ronds-points ne doivent pas être considérés comme un carrefour. Si tel était le cas, les règles de priorité générales s'appliqueraient. Or ce n'est pas le cas, pour des raisons liées à la fluidité de la circulation et à la sécurité. 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.

Une distinction est faite entre les ronds-points sans signalisation et les autres, plus grands et parfois plus complexes aussi (par exemple les « ronds-points turbos »).

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 qu'une chaussée sans bandes de circulation, il en va autrement pour les ronds-points de grande taille dans lesquels les zones de conflit entre usagers seront plus nombreuses.

Au § 2, le principe 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 vise essentiellement à 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.

À 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.

À 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 leur chemin dans l'anneau en serrant à droite.

Dans l'anneau du rond-point, les règles générales de circulation qui sont définies dans d'autres articles (dont les changements de direction, article 19) 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 donc être utilisée, mais 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.

Articles 28 à 31.

Ces quatre articles sont restructurés de manière similaire :

- les catégories d'usagers qui y ont accès ;
- le fait que les jeux y soient autorisés (sauf rue scolaire) et l'interdiction pour les piétons et les personnes qui jouent d'y entraver la circulation sans nécessité ;
- les règles de priorité qui s'y appliquent.

Les véhicules prioritaires ne sont plus mentionnés dans ces quatre articles car leur accès y est prévu à l'article 32, § 4.

Art. 28 – Voorbehouden wegen.

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

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

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

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

- de bestuurders van vee hebben er nu ook toegang;

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 29 – Voetgangerszones.

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

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

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

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

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

Art. 28 – Chemins réservés.

Les articles 22*quinquies* (circulation sur les chemins réservés aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speedpedelecs) et 22*octies* (circulation sur les chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speedpedelecs) sont fusionnés en un seul article intitulé « chemins réservés ». Ceci est plus clair, notamment pour l'accès à ces chemins réservés, qui dans les deux articles précédemment en vigueur, prêtait à confusion dans le chef des usagers.

Le chemin réservé est indiqué par les signaux R9 et R11 (anciens signaux F99 et F101), de la catégorie des signaux à réglementation particulière (article 70).

Plusieurs adaptations sont apportées aux véhicules qui, outre les catégories d'usagers reproduites sur le signal R9, y ont accès :

- lorsque le symbole de la bicyclette figure sur le signal R9, y ont accès non seulement les bicyclettes, mais aussi l'ensemble des conducteurs de cycles définis à l'article 2. L'ancien article 22*quinquies* ciblait uniquement les cyclistes ;

- les conducteurs de bétail y ont désormais accès ;

- les véhicules affectés au ramassage des immondices y ont désormais accès sans avoir besoin d'un laissez-passer ;

- y sont ajoutés les véhicules destinés à effectuer des travaux sur ce chemin ainsi que ceux employés dans le cadre d'activités médicales ou de soins à domicile afin de donner les soins à une personne qui s'y trouve ;

- les conducteurs de véhicules attelés y ont accès lorsque le symbole, non plus d'un tracteur agricole (ancien article 22*octies*.1, c)), mais bien d'un véhicule attelé est repris sur le signal R9 (nouveau symbole P19 à l'annexe 1).

- L'ancien article 22*quinquies* ne permettait aux véhicules des riverains et de leurs fournisseurs d'emprunter ces chemins réservés que s'ils disposaient d'une autorisation, tandis que l'ancien article 22*octies* ne le permettait pas du tout. Cette interdiction demeure, avec toutefois deux possibilités d'y déroger : soit de manière individuelle via le laissez-passer, soit si le nouveau symbole P34 (annexe 1) est repris sur le signal R9 ;

Les détenteurs d'un laissez-passer peuvent également y circuler. Auparavant cette possibilité n'était prévue que via une « autorisation délivrée par les gestionnaires desdits chemins » dans le cadre de l'article 22*quinquies*, ce qui en pratique posait problème. Il n'est cependant plus précisé qui délivre le laissez-passer, cette modalité pouvant être déterminée dans le règlement complémentaire qui met la mesure en œuvre. Les termes « aux conditions qu'il détermine » sont également abandonnés.

Des conditions de placement du laissez-passer sont expressément prévues (sur la face interne du pare-brise) pour que les autres usagers et les personnes qui contrôlent puissent aisément en prendre connaissance.

Jouer y est autorisé et les conducteurs doivent céder la priorité aux piétons et aux personnes qui y jouent. Les conducteurs de véhicules motorisés qui y circulent doivent en outre céder la priorité aux conducteurs de cycles et de speedpedelecs et, au besoin, s'arrêter.

La référence au principe général de prudence est aussi omise ici, et reprise à l'article 7.

Art. 29 – Zones piétonnes.

L'ancien article 22*sexies* (circulation dans les zones piétonnes) devient l'article 29. La zone piétonne est indiquée au moyen des signaux R14 et R15 de la catégorie des signaux à réglementation particulière.

On ne précise plus que l'accès aux zones piétonnes est réservé aux piétons : cela va de soi. La zone piétonne n'est par ailleurs plus définie à l'article 2.

Les catégories de véhicules qui y ont accès sont quelque peu remaniées :

Selon l'ancien article 22*sexies*, les cyclistes n'y avaient accès que lorsque la signalisation le permettait. La logique est désormais inversée : ils y ont d'emblée accès, à moins que la signalisation ne l'interdise. Cet accès est en outre étendu à l'ensemble des conducteurs de cycles (et non aux seuls cyclistes), ainsi qu'aux conducteurs de speedpedelecs.

Lorsque les piétons sont trop nombreux, ce sont donc bien ces différentes catégories de conducteurs qui doivent descendre de leur bicyclette, cycle ou speedpedelec.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 30 - Speelstraten.

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

Verschillende nieuwe categorieën gebruikers hebben er nu toegang:

- bestuurders van speedpedelecs;
- de voertuigen voor het wegruimen van vuilnis;
- de voertuigen die dienen voor een werk in de speelstraat;
- de voertuigen die gebruikt worden in het kader van de uitoefening van een medisch beroep of thuisverzorging om zorgen te verlenen aan een persoon die er zich bevindt;
- houders van een vrije doorgangkaart.

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

Art. 31 - Schoolstraten.

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

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

De term "vergunning" wordt naar analogie met artikel 30 betreffende de speelstraten vervangen door "vrije doorgangkaart".

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

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

L'accès peut leur être refusé, de manière générale ou à certaines heures, au moyen de signaux routiers.

Une nouvelle catégorie de « véhicules destinés à effectuer des travaux dans la zone piétonne » y est par contre ajoutée.

Même s'il ne sont plus mentionnés dans cet article, les taxis peuvent toujours être admis au moyen d'un panneau additionnel. Les gestionnaires de voirie peuvent également autoriser d'autres catégories d'usagers de la route ou prévoir certaines plages horaires pour la livraison des marchandises et ce, via un panneau additionnel.

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. Les conducteurs de véhicules dont le garage est situé à l'intérieur de la zone piétonne et qui n'est accessible qu'en traversant la zone, doivent désormais obtenir un laissez-passer. Il en va de même pour les trains miniatures touristiques, les trains de véhicules composés d'un véhicule tracteur et d'un chariot bâché insérés par la loi du 6 juin 2023, et les véhicules attelés. Les cycles-taxis pourront y circuler sans laissez-passer.

Il n'est plus fait référence à l'allure du pas : les régions pourront, le cas échéant, préciser cela. Les jeux y restent autorisés et le stationnement interdit, tout en précisant que les piétons et personnes qui jouent ne peuvent entraver la circulation des autres usagers de manière délibérée, sachant toutefois qu'on est bien dans la logique d'une zone pour les piétons, où certains autres usagers sont tolérés.

L'interdiction de stationnement dans les zones piétonnes est reprise à l'article 22, 2°, g).

Jouer y est autorisé et les conducteurs doivent céder la priorité aux piétons et aux personnes qui y jouent. Les conducteurs de véhicules motorisés qui y circulent doivent en outre céder la priorité aux conducteurs de cycles et de speedpedelecs et, au besoin, s'arrêter.

Enfin, la référence au devoir général de prudence de « ne pas mettre en danger », est supprimée ici aussi.

Art. 30 - Rues réservées au jeu.

L'ancien article 22septies (Circulation dans les rues réservées au jeu) devient l'article 30. De manière temporaire et à certaines heures, une rue peut être fermée à la circulation habituelle et réservée au jeu. La rue réservée au jeu est désormais signalée au moyen du nouveau panneau additionnel M63, qui complète le signal C3.

Plusieurs nouvelles catégories d'usagers y ont désormais accès :

- les conducteurs de speedpedelecs ;
- les véhicules affectés au ramassage des immondices ;
- les véhicules destinés à y effectuer des travaux ;
- 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 ;
- les détenteurs d'un laissez-passer.

Les conducteurs doivent céder la priorité aux piétons et aux personnes qui y jouent. Les conducteurs de véhicules motorisés qui y circulent doivent en outre céder la priorité aux conducteurs de cycles et de speedpedelecs et, au besoin, s'arrêter. La règle selon laquelle les conducteurs ne peuvent pas mettre les piétons en danger est une règle générale de prudence, qui figure à l'article 7 et n'est donc pas reprise ici.

Art. 31 - Rue scolaires.

L'ancien article 22undecies (Circulation dans les rues scolaires) devient l'article 31. La rue scolaire est désormais signalée au moyen du panneau additionnel M65, qui complète le signal C3.

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 y ont à présent accès.

Par analogie avec l'article 30 sur les rues réservées au jeu, le terme « autorisation » est remplacé par « laissez-passer ».

Des conditions de placement du laissez-passer sont prévues expressément (sur la face interne du pare-brise) pour que les autres usagers et les personnes qui contrôlent puissent aisément en prendre connaissance.

Les conducteurs doivent céder la priorité aux piétons. Les conducteurs de véhicules motorisés qui y circulent doivent en outre céder la priorité aux conducteurs de cycles et de speedpedelecs et, au besoin, s'arrêter. La règle selon laquelle les conducteurs ne peuvent pas mettre les piétons en danger est une règle générale de prudence, qui figure à l'article 7 et n'est donc pas reprise ici.

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

Art. 32 – Prioritaire voertuigen.

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

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

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

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

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

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

- bevelen van de bevoegde personen (artikel 4);
- gebruik elektronische apparaten tijdens rijden (artikel 8, § 5);
- inhaalverbod bij onvoldoende zicht op tegenliggers (artikel 17, § 4, 1^o);
- stilstaan- en parkeerverbod op overwegen (artikel 21, 1^o, a);
- regeling verkeer op spoorwegen en overwegen (artikel 23);
- verplichtingen voor prioritaire voertuigen (artikel 32);
- gebruik van veiligheidsgordels (artikel 42);
- gebruik van valhelm en veiligheidsuitrustingen (artikel 43).

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

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

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

Art. 33 – Oversteken voor voetgangers.

Dit artikel herneemt alle regels met betrekking tot het oversteken van voetgangers (oud artikel 42), de regels met betrekking tot de plaats op de openbare weg (oude 42.1.) worden in het artikel 9, § 1 geplaatst.

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

Section 6. — Règles de comportement de différents usagers et comportement à leur égard.

Art. 32 – Véhicules prioritaires.

L'ancien article 37 est réécrit et restructuré de manière plus claire.

La définition du véhicule prioritaire est déplacée parmi les définitions à l'article 2.

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. Par contre, pour franchir un feu rouge (§ 2) il doit être en mission prioritaire, et donc faire usage des feux bleus clignotants, mais aussi obligatoirement de l'avertisseur sonore spécial.

Les dérogations aux différents articles, qui étaient énumérées à l'ancien l'article 59.13, sont déplacées au § 1^{er}, 3^o.

La distinction entre la catégorie de conducteurs de véhicules prioritaires qui n'ont pas à respecter les règles du Code de la voie publique (ancien article 37.5.) et les autres conducteurs de véhicules prioritaires avec une autorité limitée, est supprimée. Les mêmes règles s'appliquent désormais à tous les conducteurs de véhicules prioritaires en mission prioritaire utilisant des feux bleus clignotants (les véhicules pouvant être équipés de feux bleus sont précisés dans le règlement technique).

La logique est dorénavant que tous les véhicules prioritaires qui accomplissent une mission prioritaire ne doivent pas respecter les dispositions du Code de la voie publique (ce qui ne signifie évidemment pas que le Code de la voie publique doit être ignoré), à l'exception de certaines règles, qui s'imposent toujours à eux :

- injonctions des agents qualifiés (article 4) ;
- utilisation d'appareils électroniques durant la conduite (article 8, § 5) ;
- interdiction de dépasser en cas de visibilité insuffisante (article 17, § 4, 1^o) ;
- interdiction de s'arrêter ou de stationner sur les passages à niveau (article 21.1^o, a) ;
- interdiction de circuler sur les voies ferrées et passages à niveau (article 23) ;
- obligations spécifiques aux véhicules prioritaires (article 32) ;
- port de la ceinture de sécurité (article 42) ;
- usage des casques et équipements de protection (article 43).

Au moment de finaliser le présent projet, une modification du Code de la route (nouvel art. 37.6) était en cours de préparation en vue d'étendre cette dérogation aux véhicules utilisés dans le cadre des missions policières de sécurisation ou de protection mobile de biens ou de personnes et ce, indépendamment du caractère urgent ou non de la mission. Cette modification, si elle est entretemps adoptée, devra dès lors être insérée dans le présent code après sa publication.

Ils bénéficient aussi de certains accès particuliers (aux zones piétonnes, chemins réservés, rues réservées au jeu, rues scolaires), à condition que la nature de la mission le justifie. Les véhicules prioritaires sont également autorisés sur les routes dont l'accès est limité à la circulation locale.

Au moment de finaliser le présent projet de Code de la voie publique, des travaux étaient encore en cours en ce qui concerne l'usage de la sirène. En effet, l'usage de la sirène représente, surtout en milieu urbain, une pollution sonore préjudiciable à la qualité de vie et à la santé des habitants. La question fait encore l'objet de discussions avec les parties prenantes afin de pouvoir proposer, pour l'avenir, des règles d'utilisation de l'avertisseur sonore spécial qui combineront au mieux les impératifs de sécurité routière avec la santé et la qualité de vie, en ville ou ailleurs.

Art. 33 – 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 voie publique (ancien 42.1.) ayant été déplacées dans l'article 9, § 1^{er}.

L'ancien article 42.2.1. n'est pas repris : la nouvelle définition du piéton englobe désormais les personnes qui conduisent à la main un véhicule d'une largeur maximale d'un mètre.

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

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

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

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

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

Art. 34 – Gedrag tegenover voetgangers.

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

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

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

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

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

Hetzelfde geldt voor wat betreft de voorzichtigheid ten aanzien van een hele lijst kwetsbare weggebruikers die werden opgesomd (kinderen, personen met een handicap,...) en voor wat betreft de verplichting om te vertragen (oud artikel 40.2.). Het gaat om opsommingen die het artikel zwaarder maakten eigenlijk niet anders deden dan het herhalen van de algemene voorzichtigheidsplicht die al in een ander artikel is opgenomen. In de filosofie van artikel 10 en artikel 7 gaat het erom dat bv. (brom-)fietsers hun snelheid matigen ter hoogte van haltes (ook al staat er geen bus). Dit om conflicten met wachtende reizigers te vermijden op plekken waar het fietspad en het perron op dezelfde hoogte liggen of waar geen perron, of slechts een smal perron aanwezig is. De voorzichtigheid gaat ook op in omgekeerde richting: de voetganger die op het fietspad staat te wachten op de bus, moet de doorgang vrijmaken wanneer een fietser nadert en het verkeer ervan niet nodeloos belemmeren. Dit illustreert nogmaals dat veiligheid op de openbare weg een positieve wisselwerking veronderstelt tussen de verschillende weggebruikers.

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

Au § 1^{er}, la règle générale relative à la traversée de la chaussée (ancien article 42.4.1) englobe désormais la traversée de la piste cyclable, de la bande latérale et de la bande bus. L'interdiction de rester immobile était prévue dans l'ancien article 42.4.1, alinéa 1^{er}. Elle est à présent quelque peu reformulée et incluse dans le § 1^{er}, 3^o comme une interdiction de flâner ou de rester immobile lors de la traversée. Bien entendu, le devoir de prudence énoncé à l'article 7 implique également qu'un usager de la route (donc aussi un piéton) ne cause pas de nuisance aux autres usagers.

Par souci de précision, le terme « environ » est omis de la condition des 20 mètres prévue au § 1^{er}, 1^o.

Dans le 2^o, on ajoute qu'« en l'absence d'un passage pour piétons », 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^o (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.

Aux endroits où la circulation est réglée par des signaux lumineux de circulation avec la silhouette du piéton entourée de flèches (vert intégral piétons), les piétons peuvent désormais traverser la chaussée en diagonale.

Art. 34 – Comportement à l'égard des piétons.

Cet article reprend une partie de l'ancien article 40.

Le § 1^{er} précise que le conducteur ne peut pas s'engager sur un passage pour piétons ou un trottoir s'il risque d'y être immobilisé. On y prévoit en fait le cas du trottoir traversant. Il ne faut donc pas en déduire que les conducteurs sont autorisés à rouler sur le trottoir. Il s'agit plutôt de « traverser le trottoir », conformément à l'article 11, § 3, 4^o.

La règle prévue au § 2 (ancien 40.7.) est élargie et ne concerne plus seulement la circulation des piétons sur la chaussée. Même lorsque les piétons ne circulent pas sur la chaussée, comme par exemple lorsqu'ils circulent sur un trottoir étroit, on estime (§ 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 conducteur.

En dehors des agglomérations, cette distance est d'au moins 1,5 mètre.

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. (ancien 40.1.) ne sont pas reprises car il s'agit d'une obligation générale de prudence résultant de l'article 7. Ces précisions sont donc superflues.

Il en est de même pour le comportement de prudence vis-à-vis de toute une série d'usagers vulnérables qui étaient énumérés (enfants, personnes en situation de handicap,...) et de l'obligation de modérer sa vitesse (ancien 40.2.). Cela concerne toutes sortes d'énumérations qui alourdisaient l'article et ne faisaient que répéter une obligation générale de prudence déjà inscrite à un autre article. La philosophie de l'article 10 et de l'article 7 est que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs, par exemple, modèrent leur vitesse aux arrêts de bus (même s'il n'y a pas de bus). Il s'agit d'éviter les conflits avec les passagers qui attendent dans les endroits où la piste cyclable et le quai sont à la même hauteur ou lorsqu'il n'y a pas de quai, ou seulement un quai étroit. La prudence s'applique également dans le sens inverse : le piéton qui se tient sur la piste cyclable en attendant le bus doit libérer le passage lorsqu'un cycliste s'approche et ne pas gêner inutilement sa circulation. Ceci illustre une fois de plus que la sécurité sur les voies publiques présuppose une interaction positive entre les différents usagers de la route.

La disposition 40.4.2 qui imposait aux conducteurs de ralentir à l'approche d'un passage pour piétons est aussi omise, la priorité des piétons à leur égard sur ces passages étant fermement établie à l'article 11, § 3, 5^o. L'obligation éventuelle de ralentir à l'approche d'un passage pour piétons découle de l'article 7, § 2.

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

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

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

§ 2, tweede lid, heeft specifiek betrekking op het verkeer van fietsen en speedpedelecs op busbanen. Bestuurders op de rijbaan moeten zoveel mogelijk rechts houden, terwijl dit op een busbaan niet het geval is omdat deze geen deel uitmaakt van de rijbaan. Daarom wordt er gespecificeerd dat fietsers en bestuurders van speedpedelecs, waarvan het gebruik (er moet getrapt worden) en de werking dicht aanleunt bij fietsen, op die busbanen zoveel mogelijk rechts moeten houden bij een achteropkomend voertuig.

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

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

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

Art. 36 – Gespannen – dieren.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 35 – Comportement des conducteurs de cycles ou de cyclomoteurs.

Cet article reprend une partie de l’ancien article 43. Il est légèrement restructuré, et élargi à l’ensemble des conducteurs de cycles, et non aux seuls cyclistes.

En dehors des agglomérations et lorsqu’ils sont autorisés à circuler sur la bande bus, les cyclistes et les conducteurs de speedpedelecs, dont l’utilisation et le fonctionnement sont proches des cycles (il faut pédaler), peuvent circuler à deux de front sauf à l’approche d’un véhicule venant de l’arrière.

Le § 2, deuxième alinéa, est spécifique à la circulation des cyclistes et des speedpedelecs sur les bandes bus. Les conducteurs doivent rester autant que possible à droite sur la chaussée, alors que ce n’est pas le cas sur une bande bus car elle ne fait pas partie de la chaussée. C’est pour cette raison qu’il est spécifié que les cyclistes et conducteurs de speedpedelecs, dont l’utilisation et le fonctionnement sont proches des cycles (il faut pédaler), doivent s’y tenir le plus à droite possible à l’approche d’un véhicule venant de l’arrière.

La disposition selon laquelle les cyclistes doivent rouler l’un après l’autre lorsqu’une remorque est attelée à un vélo est abrogée (ancien article 43.2, troisième alinéa). Après tout, il n’est pas logique que, par exemple, des vélos cargos, qui sont plus longs qu’un vélo ordinaire, soient autorisés à rouler à deux de front, alors que ce ne serait pas permis pour des vélos avec remorque.

Lorsque les conducteurs de cyclomoteurs de classe A ou B sont autorisés à circuler sur les bandes bus, 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 de la bande bus.

Enfin, aux endroits où la circulation est réglée par des signaux lumineux de circulation avec la silhouette d’une bicyclette entourée de flèches, un nouveau § 5 prévoit que les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues peuvent traverser la chaussée en diagonale. Une disposition similaire est prévue à l’article 33, § 3 pour les piétons.

Art. 36 – 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 est adaptée et simplifiée. En néerlandais, le mot « nevens » est remplacé par « naast » et les mots « het leidseel of tuig moet zodanig ingericht zijn » par « het leidseel 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.

Partant du principe qu’un cavalier occupe une largeur supérieure à celle d’un cycliste, il est décidé que les cavaliers ne peuvent plus 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 (§ 6).

Art. 37 – Comportement à l’égard des cyclistes, des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et des cavaliers.

Cet article reprend l’ancien article 40^{ter}. Il est élargi aux 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.

En dehors des agglomérations, cette distance est d’au moins 1,5 mètres.

Si le conducteur ne peut pas respecter ces distances, il doit ralentir de manière à ne pas mettre en danger le cycliste, le conducteur de cyclomoteur ou le cavalier. Le degré de décélération dépendra des circonstances locales, compte tenu de l’infrastructure et de la présence d’autres usagers, du type d’usager (enfant à vélo, cavalier - sachant que les animaux peuvent réagir de manière inattendue, ...), etc. Parfois, compte tenu du devoir de prudence et des circonstances locales, le conducteur devra s’arrêter (par exemple pour permettre un croisement en toute sécurité) ou retarder le dépassement jusqu’à ce qu’il soit possible de le faire en toute sécurité.

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

Art. 38 – Gedrag van weggebruikers in georganiseerde groepen.

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

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

§ 1. Groepen voetgangers.

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

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

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

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

§ 2. Grootte van de groepen en signaalgevers.

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

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

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

§ 3. Begeleidende auto voor groepen fietsers.

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

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

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

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

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

§ 5. Groepen ruiters.

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

Selon la logique suivie, ce qui relève de la gêne ou de la mise en danger n'est plus repris. Il s'agit en effet du principe général de prudence (article 7).

Art. 38 – Comportement des usagers en groupes organisés.

L'article regroupe toutes les règles de circulation que doivent respecter les usagers de la route en groupes (groupes de piétons, de cyclistes, de cavaliers, de conducteurs de cyclomoteurs) et les convois militaires.

L'ancien article 43ter (Motocyclistes en groupe) n'est pas maintenu. Les règles relatives aux signaleurs et à leurs missions relatives aux groupes d'usagers (reprises à l'article 5) ainsi que celles relatives à la place des motocyclistes sur la voie publique (article 9, § 9) rendent en effet cet article superflu. Les motocyclistes peuvent se placer sur toute la largeur de la bande. Le respect de la distance de sécurité constitue une règle générale de prudence.

§ 1^{er} Groupes de piétons.

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 39).

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.

§ 2. Taille des groupes et signaleurs.

Ce § 2 remplace l'ancien article 43bis (Cyclistes en groupe). Pour des raisons de sécurité, les grands groupes de cyclistes sont désormais limités à 100 participants au lieu de 150. Cette limitation s'applique aussi désormais aux groupes de cyclomotoristes et de motocyclistes.

Lorsqu'il y a plus de 100 participants, ces usagers doivent se répartir en groupes de 100 participants au maximum.

La distinction entre groupes de plus de 50 participants et de 50 ou moins de 50 participants s'applique désormais à tout groupe de cyclistes, cyclomotoristes ou motocyclistes : 2 signaleurs obligatoires pour des groupes de plus de 50, et la possibilité d'un signaleur au minimum pour les groupes de 10 à 50 participants.

§ 3. Véhicule d'escorte pour groupes de cyclistes.

La signalisation du véhicule automobile d'escorte, qui était prévue 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 à l'article 79 (panneau V5).

§ 4. Place des groupes de cyclistes et de cyclomotoristes sur la voie publique.

Les cyclistes et cyclomotoristes qui circulent en groupe de 10 participants au minimum (au lieu de 15 précédemment prévus pour les cyclistes) 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 dispositions relatives à la place sur la chaussée des grands groupes et petits groupes de cyclistes sont fusionnées et valent pour tout groupe à partir de 10 cyclistes.

Si la voie publique ne comporte pas de chaussée, alors ils ne sont pas obligés de circuler le plus possible à droite et sont donc aussi autorisés à rouler à plusieurs de front.

§ 5. Groupes de cavaliers.

Par souci d'uniformité terminologique, et conformément à l'article 5, le terme « chef de groupe » est remplacé par « signaleur ».

§ 6. Legerconvoien.

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

Art. 39 – Gedrag tegenover georganiseerde groepen weggebruikers.

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

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

Art. 40 – Slepen.

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

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

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

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

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

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

HOOFDSTUK 4. — Zitplaatsen en veiligheidsuitrusting.

Art. 41 – Zitplaatsen.

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

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

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

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

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

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

Art. 42 – Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbeveiligingssystemen.

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

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

§ 6. Convois militaires.

Ce § 6 reprend une partie de l’ancien article 18.4.

Art. 39 – Comportement à l’égard des groupes d’usagers organisés.

Les règles de comportement vis-à-vis des groupes, qui étaient énoncées aux anciens articles 40*bis* (groupes d’enfants, d’écoliers, de personnes en situation de handicap ou âgées) et 41 (colonnes militaires, cortèges, groupes de piétons, processions, manifestations culturelles, sportives et touristiques, courses cyclistes, épreuves ou compétitions sportives non-motorisées, groupes de cyclistes, groupes de motocyclistes, groupes de cavaliers et personnel des chantiers établis sur la voie publique) sont rassemblées dans cet article.

Les dispositions de l’ancien article 40*quater* sont reprises au § 2.

Art. 40 – Trains de véhicules.

Cet article (ancien article 49) est 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 et à l’attache secondaire qui servent à tracter un véhicule en panne, et détermine les prescriptions relatives à la signalisation de ces attaches.

Dans la règle qui prévoit qu’une dépanneuse peut tirer un « véhicule articulé », ces mots sont remplacés par « véhicule tracteur avec semi-remorque (§ 1^{er}) ». Ces termes sont définis à l’article 2 et sont plus clairs.

Dans § 2 les 6° et 7° sont ajoutés à l’énumération. Le 6° reprend l’ancien article 56*bis* et le 7° correspond à l’ancien article 59.15.

Le § 2, 2° est reformulé et simplifié : les mots « garage » et « gare » sont supprimés, pour limiter le nombre de déplacements (du lieu de dépôt au chantier).

La disposition « pour autant qu’ils ne circulent pas à plus de 25 km/h » n’est pas maintenue car elle relève de la compétence des régions. La référence aux véhicules plus longs et plus lourds ainsi qu’aux véhicules utilisés pour la surveillance, le contrôle et l’entretien de la voirie est également omise pour cette raison.

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.

CHAPITRE 4. — Places assises et dispositifs de sécurité.

Art. 41 – Places assises.

Il s’agit de l’ancien article 44 (Conducteurs et passagers des véhicules), qui est légèrement restructuré.

L’obligation d’informer les passagers qu’ils doivent porter la ceinture est reprise à l’article 42. 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.

La position « en amazone » est également interdite sur les engins de déplacement et sur les cycles (et non sur les seules bicyclettes).

Les véhicules qui peuvent transporter des personnes sur les parties extérieures de la carrosserie sont énumérés au § 2, alinéa 4 (anciens articles 59.15 et 59.18).

Le dernier alinéa reprend les exceptions à l’interdiction de transporter des personnes dans une remorque : l’ancien article 44.4, alinéa 2, permettait aux cycles et cycles motorisés de le faire. Les cycles motorisés ne sont plus mentionnés car ils sont repris dans la définition des cycles. On y a par contre ajouté les animaux, les véhicules agricoles ainsi que les trains miniatures touristiques. Dans ce cas, cette remorque doit être équipée de places assises qui offrent une protection suffisante des mains, des pieds et du dos.

La disposition qui prévoit qu’un cycle ne peut tirer qu’une seule remorque (ancien 44.4, dernier alinéa) est à présent reprise à l’article 40 (trains de véhicules).

Art. 42 – Port de la ceinture de sécurité et usage des dispositifs de retenue pour enfants.

L’ancien article 35 était complexe pour les usagers de la route, il comportait certaines incohérences et n’était pas toujours construit de manière logique. Il est donc réécrit de manière plus claire, en fonction des types de véhicules, afin que les usagers puissent facilement trouver la règle qui s’applique à leur situation.

Ce faisant, il a été tenu compte de la directive européenne (91/671/CEE) qui fixe le cadre légal en la matière.

§ 2, lid 1 neemt het oude artikel 44.1, 4^{de} lid, over.

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

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

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

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

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

Het begrip "occasioneel vervoer" (§ 5) gaat om een heel nuttige, zij het moeilijk te controleren uitzondering. Het betekent in elk geval dat de bestuurder moet aantonen dat de situatie zich slechts bij gelegenheid voordoet. Het gaat bijvoorbeeld om een grootouder of iemand anders die bij uitzondering voor de ouders inspringt omdat zij verhinderd zijn. Dit is niet het geval wanneer dit regelmatig gebeurt, bijvoorbeeld elke woensdag of om een kind na school ergens heen te brengen. Als iemand zich over een grote afstand op de weg begeeft, is hij hoe dan ook in overtreding. Omwille van die reden, en hoewel moeilijk te controleren, wordt het begrip "korte afstand" behouden.

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

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

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

De Europese richtlijn 2003/20/EG die in Belgisch recht werd omgezet, betreft beveiligingssystemen voor kinderen die moeten worden gehomologeerd, maar is enkel van toepassing op beveiligingssysteem 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.

Le § 2, alinéa 1^{er}, reprend l'ancien article 44.1, alinéa 4.

Pour rappel (§ 5, alinéa 2), 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 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 présent règlement l'autorise dans son cas), soit les trois enfants sont assis à l'arrière et l'enfant de trois ans ou plus 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 voie publique prévoit désormais une obligation à la fois dans le chef du conducteur et dans le chef du passager. Si un passager ne porte pas la ceinture, il contrevient par exemple au § 4. En même temps, le conducteur qui transporte un passager qui ne porte pas la ceinture alors qu'il le devrait est lui en défaut par rapport au § 3. 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.

Compte tenu des conditions spécifiques de ce type de transport (nombre de passagers et leur répartition dans le véhicule par rapport au conducteur), il est matériellement impossible pour le conducteur d'un autocar (et autres véhicules destinés au transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises) de s'assurer en tout temps du port de la ceinture par les passagers qu'il transporte. Pour cette raison, le respect de l'obligation d'information prévue au § 12 doit être compris comme satisfaisant à l'exigence posée par le § 3, alinéa 2.

La notion de « transport occasionnel » (§ 5) constitue une exception fort utile bien que difficilement contrôlable. Cela signifie en tout cas que le conducteur doit pouvoir justifier le caractère occasionnel de la situation. Il s'agit par exemple d'un grand-parent ou d'une autre personne qui prend le relais exceptionnellement car les parents sont empêchés. Ce transport occasionnel ne peut pas être régulier, par exemple chaque mercredi pour conduire l'enfant à une activité après l'école. 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 » est maintenue.

Le transport d'enfants de moins de trois ans sur les cyclomoteurs et les motocyclettes reste 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 41, § 1^{er}, alinéa 3.

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.

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 (knaalpot), over een rugleuning die het kind op de juiste wijze ondersteunt bij een val van het voertuig of bij een versnelling, of nog over een betrouwbaar vasthechtingssysteem aan het voertuig.

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

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

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

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

Vrijstellingen van de gordelplicht (§ 13).

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

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

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

De regel die vroeger bestond onder artikel 35.2.1, 5° houdende de leveranciers wordt opnieuw ingevoerd onder § 13, 4°. Deze wijziging die op 1 september 2006 van kracht is geworden en die uitsluitend de 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 duidelijker gedefinieerd en betreffen geenszins de goederenleveranciers in de ruime zin. Het moet daarom gaan om leveringen die plaatsvinden in de bebouwde kom, en waarbij de verschillende leveradressen maximaal 500 meters uit elkaar liggen, waardoor het niet nodig is om de snelheid van 30 km/u te overschrijden. Deze vrijstelling is dus bedoeld voor de private of overheidsdiensten die een universele postdienstverlening verzekeren, voor de krantenbedelers (alle brievenbussen) alsook voor de verdelers die veel leveradressen hebben binnen een beperkt gebied.

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

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

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

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

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.

L'ancien article 44.4 ne réglait pas le type de « siège » visé pour transporter un enfant à vélo. Il est désormais prévu au § 11 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, avec au minimum d'une ceinture, 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.

Dérogations au port de la ceinture (§ 13).

Vu que la majorité des nouveaux modèles de ceintures permettent de les dérouler si nécessaire, la dérogation pour la marche arrière n'est pas maintenue.

Au § 13, 2°, par « environnement immédiat », on vise une distance de quelques dizaines de mètres au maximum.

Les passagers des véhicules prioritaires sont, à côté de l'exception mentionnée 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 ne constituent pas une menace.

La règle qui existait sous l'ancien article 35.2.1, 5° relative aux livreurs est réintroduite au § 13, 4°. 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. La disposition est donc élargie à l'ensemble des livreurs.

Les conditions qui accompagnent cette dispense sont plus clairement définies et ne concernent 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 500 mètres et que cette proximité fasse que la vitesse de 30 km/h ne soit dépassée. Sont donc visés 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 limité.

Art. 43 – Port du casque et des vêtements de protection.

Il s'agit de l'ancien article 36, qui est complété : 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.

La disposition relative à l'homologation des casques portés par les conducteurs et les passagers résidant en Belgique (ancien article 36, quatrième alinéa) n'est pas maintenue. Cette disposition prête non seulement à confusion mais elle est aussi redondante puisque les casques doivent de toute façon être homologués.

L'article est également présenté autrement, selon une énumération en fonction des types de véhicules.

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

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

HOOFDSTUK 5. — Gebruik van de lichten, geluidstoestellen en andere systemen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 4. Het gebruik van de achtermistlichten.

Bij hevige neerslag moet de zichtbaarheid ook verminderd zijn tot minder dan ongeveer 100 meter. Deze voorwaarde was niet opgenomen in de oude reglementering; deze voorwaarde met betrekking tot de zichtbaarheid gold enkel in geval van mist of sneeuwval. Het is immers niet de bedoeling dat achtermistlichten bij hevige neerslag die de zichtbaarheid niet drastisch beperkt, gebruikt worden omdat die de achter opkomende bestuurders kunnen hinderen.

Les conducteurs de véhicules agricoles dont la masse à vide en ordre de marche est inférieure à 400 kg, ou 550 kg pour le transport de marchandises (sans habitacle) doivent porter un casque : cela permet de cibler 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 si la ceinture de sécurité est mise. Si une personne est dispensée du port de la ceinture, elle doit porter le casque.

CHAPITRE 5. — Emploi des feux, des avertisseurs sonores et d'autres dispositifs.

Art. 44 – Emploi des feux : véhicules et usagers de la route circulant sur la voie publique.

La structure de cet article (anciens articles 30 et 30bis) est modifiée. Il y a tout d'abord les règles générales (§§ 1^{er} et 2). Ensuite, le paragraphe 3 contient les règles spécifiques applicables à certains usagers de la route et véhicules. Les dispositions finales de l'article 44 concernent l'utilisation des feux de brouillard (§ 4) et certaines dispositions spécifiques (§ 5) concernant les cyclomoteurs et motocyclettes, les véhicules larges et les convois de l'armée. De cette manière, chaque usager peut rapidement trouver les règles qui s'appliquent à sa situation.

§ 3, 1^o : 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 à l'ancien article 42.3, dernier alinéa, 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 (qui pourraient croire qu'ils suivent un véhicule alors qu'il s'agit d'un groupe de piétons venant en sens opposé).

L'article se réfère à des groupes organisés de piétons, par exemple un mouvement de jeunesse en excursion, une randonnée organisée en groupe, etc. Une famille ou un groupe d'amis se promenant ensemble ne sont pas considérés comme un groupe organisé. Dans ce cas également, il est conseillé d'utiliser les mêmes moyens de signalisation.

On a aussi ajouté que les feux ne peuvent pas aveugler les usagers venant en sens inverse (§ 2), cela s'applique donc aussi aux feux utilisés par les cyclistes et les piétons.

Les termes « flancs de ces formations » sont remplacés par « flancs de ces groupes ».

Un nouvel alinéa permet d'utiliser des gilets rétro réfléchissants par tous les participants d'un groupe de piétons à la place des feux blancs, jaunes ou rouges. Ces vestes doivent être portées de manière visible.

L'article relatif aux « engins de déplacement » (ancien 30.3.6^o) n'est pas maintenu : les conducteurs de ces engins devront utiliser les feux prescrits pour la catégorie d'usagers à laquelle ils sont assimilés (cyclistes ou piétons, voir la définition des engins de déplacement à l'article 2).

Le § 3, 2^o vaut pour tous les types de cycles, 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.

La disposition autorisant l'utilisation de dispositifs de signalisation latérale (ancien article 82.1.5) est conservée car elle améliore la visibilité des cyclistes dans la circulation. Ceci signifie que des feux supplémentaires, des catadioptrés, ... peuvent être placés sur les côtés du cadre du vélo et des roues. La signalisation latérale peut consister en des bâtonnets ou des lampes LED qui sont placées entre les rayons.

Le § 3, 3^o, 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 à l'ancien article 30.1, 1^o, 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 mètres 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 réduisent pas drastiquement la visibilité, ce qui aurait pour effet d'aveugler les conducteurs qui suivent.

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

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

§ 1. Algemene regel voor de motorvoertuigen.

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

§ 2. Het oude artikel 51.1 met betrekking tot het signaleren van voertuigen waarvan de verlichting defect is, wordt hier opgenomen.

§ 3. Voor de andere voertuigen en weggebruikers blijft de regel dat ze dezelfde lichten moeten gebruiken als deze die voorgeschreven zijn wanneer zij de openbare weg volgen.

§ 4. De voor- en achtermistlichten.

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

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

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

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

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

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

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

- op de reddingstrook.

Art. 47 – Gelijktijdig gebruik van de richtingaanwijzers.

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

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

Art. 48 – Gebruik van geluidstoestellen.

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

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

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

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

Er wordt niet langer 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 zijanten in de gaten kan worden gehouden.

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

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

Art. 45 – Emploi des feux à l’arrêt ou en stationnement.

Cet article (ancien article 31) est également entièrement restructuré.

§ 1^{er}. Règle générale pour les véhicules à moteur.

L’ancienne règle prévoyait une distance d’environ 200 mètres. Cette distance est 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 au § 3).

§ 2. L’ancien article 51.1 par rapport à la signalisation des véhicules automobiles dont les feux ne fonctionnent plus, est déplacé ici.

§ 3. Pour les autres véhicules et les autres usagers, la règle reste qu’ils doivent utiliser les mêmes feux que ceux qui sont prescrits lorsqu’ils circulent sur la voie publique.

§ 4. Pour les feux de brouillard avant ou arrière.

Les mots « fortes précipitations » remplacent les mots « ou de forte pluie » dans le texte français.

§ 5. Il est clairement prévu qu’en agglomération, l’usage des feux n’est pas obligatoire pour le stationnement. A l’arrêt, l’obligation reste de vigueur car elle améliore la visibilité (et donc la sécurité) lors d’activités telles que le chargement et le déchargement de marchandises ou l’embarquement et le débarquement de personnes.

Art. 46 – Emploi des feux jaunes-orange et des feux chercheurs.

Cet article reprend l’ancien article 32, qui est restructuré.

Pour des raisons de sécurité, la distance de 200 mètres est ramenée à 100 mètres.

On précise à présent que les feux jaune-orange clignotants des dépanneuses doivent aussi être utilisés lorsqu’elles circulent :

- sur la bande d’arrêt d’urgence ou sur la bande réservée aux heures de pointe 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 arrêté ;

- dans le couloir de secours.

Art. 47 – Emploi simultané des indicateurs de direction.

Cet article reprend l’ancien article 32*bis*. Les références aux situations dans lesquelles l’emploi simultané des indicateurs de direction est autorisé sont désormais clairement spécifiées (alors qu’auparavant, seule la référence aux articles figurait dans le texte) : transports scolaire, accident, panne, risque d’accident, et en particulier lors de l’approche d’une file (en vue d’éviter les collisions par l’arrière). 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 17, § 2, 6°. En effet, ceci permet d’accroître leur visibilité et en pratique, la plupart des motocyclistes en font déjà usage.

Art. 48 – Emploi des avertisseurs sonores.

Il s’agit de l’ancien article 33. 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 » sont 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. 49 – 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 ». En effet, cela va de soi car ces systèmes doivent être configurés pour surveiller le trafic derrière et sur les côtés.

Art. 50 – Emploi d’un plateau élévateur ou d’un engin mobile de manutention.

Cela concerne l’ancien article 47*bis* qui détermine le signalement d’un plateau élévateur et d’un engin de manutention.

Art. 51 – Gebruik van aerodynamische voorzieningen.

Het gaat om het oude artikel 34bis.

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

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

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

HOOFDSTUK 6. — Bijzondere omstandigheden.

Art. 52 – Ongeval of defect voertuig.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 51 – Emploi des dispositifs aérodynamiques.

Il s'agit de l'ancien article 34bis.

Les dispositifs aérodynamiques sont constitués de panneaux encadrant l'arrière de la carrosserie et pouvant être déployés afin de réduire la traînée aérodynamique d'un camion et, partant, sa consommation. Les dispositifs aérodynamiques pour camions avaient été intégrés dans le Code de la route (ancien article 34bis) et le Règlement technique (article 32bis.3.1) suite à la modification de la directive 96/53/CE opérée par la directive 2015/719/UE et transposée en droit belge par l'arrêté royal du 31 juillet 2017.

Les modifications de la directive européenne et du Règlement technique étaient nécessaires car ces dispositifs, une fois installés, portent dans la plupart des cas la longueur des camions au-delà de la norme autorisée (18,75 mètres).

La directive 96/53/CE a depuis été modifiée par une décision 2019/984 du 5 juin 2019 et des conditions d'utilisation ont été adoptées par le règlement d'exécution 2019/1916/UE du 15 novembre 2019 (directement applicable). Ce règlement prévoit que les États membres peuvent interdire l'utilisation des dispositifs aérodynamiques seulement dans certaines situations. Pour une question de facilité d'application de la règle, il a été choisi d'interdire explicitement leur utilisation uniquement en agglomération. Le règlement européen prévoit par ailleurs d'autres cas spécifiques, comme lors de l'exécution de manoeuvres ou lorsque le véhicule est stationné (notamment sur les aires d'autoroutes). Ces dispositifs n'offrant que peu d'efficacité à faible vitesse, on peut également supposer qu'ils ne seront pas déployés dans la majorité des trajets interurbains.

CHAPITRE 6. — Circonstances particulières.

Art. 52 – Accident ou véhicule en panne.

Cet article est une fusion des anciens articles 51 (Véhicule en panne, chargement tombé sur la voie publique) et 52 (comportement en cas d'accident).

Le § 1^{er} fusionne les anciens 51.1. et 52.1. et reprend la règle générale : prendre des mesures visant à garantir la sécurité et la fluidité de la circulation, sans se mettre en danger eux-mêmes. Pour plus de clarté, les termes « accident ayant provoqué des dommages corporels » sont remplacés par « accident avec blessés ».

Les règles relatives à l'usage du triangle et des « quatre feux » sont quelque peu modifiées : si les feux indicateurs de direction (§ 2) ne sont pas hors d'usage et si le conducteur est en état de le faire, ces feux doivent être allumés. Il ne s'agissait précédemment que d'une simple possibilité. Il s'agit à présent d'une obligation.

Le triangle de danger (§ 3) ne doit par contre désormais être placé que s'il est impossible d'allumer tous les feux indicateurs de direction simultanément. 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 du placement du triangle de danger sont légèrement adaptées. Il ne s'agit plus de distances minimales. De plus, la distance de 100 mètres (sur les voies publiques divisées en quatre bandes de circulation ou plus, dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation, pour autant que les sens de circulation soient séparés autrement qu'avec des marques routières) peut désormais être réduite « aux endroits où ces distances ne peuvent être respectées » : il ne s'agit en effet de ne pas se mettre en danger en plaçant ce triangle de danger, et d'offrir une nécessaire flexibilité en fonction du lieu et des circonstances. La distance de 30 mètres sur les autres voies publiques est conservée, avec la même flexibilité.

L'obligation de porter une veste rétro réfléchissante (§ 4) est étendue aux routes pour automobiles et aux tunnels, où la présence d'un piéton est inhabituelle. La portée de cette obligation est clarifiée en ce sens que le conducteur d'un véhicule accidenté ou en panne, 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.

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.

En ce qui concerne la remarque du Conseil d'Etat par rapport au déplacement du véhicule aux risques et frais du conducteur (§ 5), il est renvoyé au commentaire de l'article 4, § 4.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 54 – Experimenten.

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

HOOFDSTUK 7. — Diverse en afwijkende bepalingen.

Art. 55 – Diverse en afwijkende en bepalingen.

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

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

De verplichting in het oude artikel 59 dat elke persoon die meer dan 15 jaar oud is zijn identiteitskaart moet vertonen op verzoek van een bevoegd persoon naar aanleiding van een ongeval of overtreding wordt nu opgenomen in artikel 4, § 5.

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

Au § 6 : au point 2°, « l’agent qualifié » est remplacé par « la police ». Il ne revient en effet pas à tous les agents qualifiés de constater un accident.

Un nouveau point 3° est ajouté : 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, conformément aux recommandations des Etats Généraux de la Sécurité Routière.

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 » la police, mais bien le fait que cette dernière puisse ou non se rendre sur les lieux de l’accident. Le texte est donc 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.

Toute personne impliquée dans un accident avec blessés (§ 7) 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. Il est à présent obligatoire d’avertir sans délai la police. Lorsque la police ne peut pas se rendre sur place, la personne peut quitter le lieu de l’accident. Le plus important est de contacter la police qui fournira les instructions nécessaires.

Art. 53 – Epreuves sportives, lutttes de vitesse et démonstrations d’adresse.

Dans cet article (ancien article 50), il est désormais fait référence à l’autorité compétente au lieu de l’autorité légalement habilitée, afin de conserver une cohérence avec les expressions utilisées ailleurs dans le texte.

En pratique, l’autorité visée reste la même qu’auparavant, à savoir celle visée à l’article 9 de la loi sur la police de la circulation routière. C’est notamment aux bourgmestres qu’il revient d’autoriser l’organisation d’épreuves sportives sur la voie publique, après avis de la Commission de sécurité visée dans l’arrêté royal du 28 novembre 1997 portant réglementation de l’organisation d’épreuves ou de compétitions sportives pour véhicules automobiles disputées en totalité ou en partie sur la voie publique.

L’interdiction est également étendue aux rallyes de régularité et aux démonstrations d’adresse dans le but d’interdire les comportements « anormaux » tels des acrobaties ou des démonstrations d’agilité et d’adresse sur la voie publique, qu’ils soient effectués par un seul véhicule ou par plusieurs. Sont notamment considérées comme des démonstrations d’agilité ou d’adresse, sans qu’un élément de compétition ne soit nécessaire : les burn-outs, les courses de dragsters, le drift, la mise en dérapage d’un véhicule, le gymkhana, l’utilisation d’un mode drift, la réalisation d’un wheeling ou d’un stoppie, la réalisation d’un genou à terre ou position coude vers le bas sur une moto.

Art. 54 – Essais.

Cet article reprend l’ancien article 59/1 à l’identique. Il permet d’autoriser des dérogations aux dispositions du Code de la voie publique, par exemple pour des essais relatifs à la signalisation routière, et pour des essais techniques avec des véhicules autonomes.

CHAPITRE 7. — Dispositions diverses et dérogatoires.

Art. 55 – Dispositions diverses et dérogatoires.

Cet article remplace l’ancien article 59, dont l’intitulé est modifié. L’ancien intitulé « Dispositions diverses » est remplacé par « Dispositions dérogatoires et diverses » car cela indique mieux la portée de cet article.

Les dispositions qui étaient reprises dans cet article « fourre-tout » (ancien article 59) sont réparties autant que possible dans les articles propres à chaque sujet. Ainsi, le nouvel article énumère un nombre d’exceptions limité au minimum.

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 80 (Plaque de vitesse).

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

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

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

Het oude artikel 59.6 dat stelt dat voertuigen moeten voldoen aan de bepalingen van dit reglement en aan die van de technische reglementen, wordt niet langer opgenomen. De federale overheid bepaalt weliswaar de technische eisen (conform de EU regelgeving) maar de gewesten zijn bevoegd voor de controle op de technische eisen (art. 6, § 1, XII, 4° BWHI). Het zijn m.a.w. de gewesten die toezicht uitoefenen op de naleving van de technische eisen en het zijn ook de gewesten die sancties bepalen voor de overtredingen.

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

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

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

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

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

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

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

Het oude artikel 59.19 met betrekking tot het aanwijzen van de signaalgevers in het kader van wielervedstrijden wordt niet 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 33, § 5 wordt in een specifieke uitzondering voorzien op het verplicht gebruik van de oversteekplaats voor voetgangers in dat geval (de woorden "ou de course à pied" worden in de Franse tekst toegevoegd om beter overeen te stemmen met de termen "wandel- of loopwedstrijd" in het Nederlands). Daarnaast blijven de regels die van toepassing zijn op voetgangers en groepen voetgangers van toepassing.

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

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 au § 1^{er}.

L'ancien article 59.12 est repris au § 2. L'occasion est saisie de corriger une erreur passée. En effet, l'une des nombreuses adaptations de l'AR du 1/12/1975 a eu pour conséquence que l'ancien article 59.12 se référait par erreur à l'article 7.1. alors qu'il s'agissait en fait d'une référence à l'article 7.3. qui permet à la police, par exemple, d'établir des barrages routiers ou d'utiliser des chausse-trappes pour arrêter les véhicules. La référence correcte dans le projet est l'article 7, § 3.

Dispositions de l'ancien article 59 qui ne sont pas reprises.

L'ancien article 59.6, qui prévoit que les véhicules doivent être conformes aux dispositions du présent règlement et aux règlements techniques, n'est plus repris. Bien que le gouvernement fédéral détermine les exigences techniques (conformément à la réglementation de l'UE), les régions sont compétentes pour le contrôle des exigences techniques (art. 6, § 1^{er}, XII, 4° LSRI). En d'autres termes, ce sont les régions qui contrôlent le respect des exigences techniques et qui déterminent les sanctions en cas d'infraction.

Il en va de même pour les dispositions relatives au bon entretien d'un véhicule (ancien article 81.1.3), à l'interdiction d'apposer sur la partie extérieure d'un véhicule à moteur des ornements susceptibles d'aggraver les conséquences des accidents (anciens articles 81.6.1 et 81.6.2), à l'interdiction d'apposer un blindage ou un dispositif permettant de l'utiliser comme moyen d'agression ou de défense (ancien article 81.5).

L'ancien article 59.7, qui vise des infractions qui relèvent de la compétence des régions, n'est pas maintenu.

Les anciens articles 59.13, 59.14 et 59.15 ne sont pas maintenus car les exceptions qui y sont prévues sont reprises à l'article 32 (véhicules prioritaires).

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) est repris à l'article 41 relatif aux places assises (§ 2, alinéa 4). Les exceptions relatives au nombre de véhicules qui peuvent être remorqués sont énumérées dans l'article relatif aux trains de véhicules (article 40).

La disposition qui autorise les véhicules des forces armées à utiliser des chenilles métalliques (ancien article 59.16) n'est pas reprise : elle fait référence à l'ancien article 81, qui n'est lui-même pas repris.

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 manoeuvres, est à repris à l'article relatif à l'emploi des feux (article 44, § 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 repris à l'article sur les places assises (article 41, § 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 compétition pédestre, n'est pas maintenu tel quel. Dans l'article 33, § 5, une exception spécifique est prévue en ce qui concerne l'usage du passage pour piétons en cas de compétition pédestre ou de course à pied (les termes « ou de course à pied » sont ajoutés en français, pour mieux correspondre aux termes « wandel- of loopwedstrijd » en néerlandais). À côté de cela, les règles applicables aux piétons et aux groupes de piétons sont d'application.

Les exigences relatives à l'âge et à l'équipement des surveillants habilités, contenues dans l'ancien article 59.21, sont reprises à l'article relatif aux signaleurs (article 5, § 3). On ne parle plus de surveillants habilités, ils sont repris dans la catégorie unique des « signaleurs ».

HOOFDSTUK 8. — Verkeerstekens.

Afdeling 1. — Algemeen.

Art. 56 – Algemeen.

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

Afdeling 2. — De verkeerslichten.

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

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

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

In het licht daarvan wordt nu in artikel 57, § 3, 3^o 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^o te verduidelijken. Wanneer een bijkomend licht in de vorm van een oranje knipperende pijl tegelijk met het rood licht of het oranjegeel licht branden, betekent die pijl dat alleen in de richtingen die door de pijl wordt aangeduid mag worden voortgereden, op voorwaarde dat voorrang verleend wordt aan de voetgangers en aan de bestuurders die op regelmatige wijze uit andere richtingen komen. In het oude artikel P.1, 5^o was dat een groene pijl wat soms voor verwarring zorgde omdat de groene kleur verkeerdelijk de indruk gaf dat het verkeer uit de andere richting werd gestopt. De oranje knipperende pijl strookt beter met het principe dat men voorrang moet verlenen en daarenboven is het ook in lijn met het knipperend oranjegeel licht dat fietsers toelaat het rode licht voorbij te rijden.

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

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

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

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

CHAPITRE 8. — Signalisation routière.

Section 1^{ère}. — Disposition générale.

Art. 56 – Disposition générale.

La disposition qui spécifie que le ministre des Communications fixe les conditions de placement de la signalisation routière (ancien article 60.2) n'est pas maintenue. Il s'agit d'une compétence régionale.

Section 2. — Les signaux lumineux de circulation.

Art. 57 – Signaux lumineux circulaires, feux en forme de flèche et feux avec la silhouette d'une bicyclette.

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.

A la lumière de ceci, l'article 57, § 3 est complété par un point 3^o qui prévoit que lorsque les feux circulaires tricolores sont placés conjointement avec des feux tricolores qui ont la forme de flèches, ces derniers s'appliquent aux seuls conducteurs qui roulent dans la direction indiquée.

Il a aussi été jugé utile de clarifier la situation contenue dans l'ancien article 61.1, 5^o : 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 autorise à poursuivre la marche uniquement dans la direction qu'elle indique, et à condition de céder la priorité aux piétons et aux conducteurs débouchant régulièrement d'autres directions. Dans l'ancien article 61.1, 5^o, 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 alignée avec le feu jaune-orange clignotant qui autorise les cyclistes à passer au feu rouge.

Dans l'ancien article 61.1, 6^o il est seulement mentionné que les feux qui présentent la silhouette éclairée d'une bicyclette ne concernent que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues. Dans le nouvel article 57, § 4, 1^o, il est désormais précisé que pour ces catégories d'usagers, ces feux prévalent sur les autres feux tricolores placés à même hauteur.

L'article est complété au § 4, 2^o 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 ou les directions transversales. 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 conflits avec le trafic motorisé. A ce moment-là, la règle générale de prudence s'applique et permet que les traversées du carrefour se déroulent de manière sécurisée. Pour rappel, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sont autorisés à traverser dans ce cas-ci le carrefour en diagonale.

Un feu clignotant jaune-orange complémentaire, avec la silhouette d'une bicyclette et une flèche jaune-orange clignotante, est aussi prévu au § 4, 3^o. Cela signifie que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues (et donc aussi des speedpedelecs) peuvent continuer à circuler dans la direction indiquée par la flèche, même si le feu est rouge ou jaune-orange. Ce système est complémentaire au signal B22, qui est également conservé (le signal B23 étant désormais repris sous le B22).

Au § 5, la disposition qui détermine la place où le feu vert, orange ou rouge doit être placé dans le feu de signalisation tricolore est maintenue. Il ne s'agit en effet pas d'une condition de placement du feu de signalisation mais bien de l'emplacement de chaque couleur au sien même du dispositif tricolore.

Art. 58 – Ontruimingspijl op een kruispunt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 62 – Verkeersknipperlichten.

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

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

Afdeling 3. — Verkeersborden.

Art. 63 – Algemene bepalingen.

De categorieën.

Vanaf nu worden de verkeersborden onderverdeeld in negen categorieën:

- A. gevaarsborden
- B. voorrangsborden
- C. verbodsborden
- D. gebodsborden
- E. verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren
- F. aanwijzingsborden
- Z. verkeersborden met bijzondere voorschriften
- Z. verkeersborden met zonale geldigheid
- M. onderborden

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

Er wordt gewerkt aan de modernisering van alle verkeersborden:

- naleving van het Verdrag van Wenen in bepaalde gevallen;
- de rode randen en de rode diagonale balken zijn omgeven door een witte rand om het verkeersbord beter zichtbaar en leesbaarder te maken.

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

Art. 58 – Flèche d'évacuation d'un carrefour.

Cet article reprend l'ancien article 62. Il s'agit de feux placés séparément à la sortie d'un carrefour et qui fournissent des informations sur le trafic venant en sens inverse sur la chaussée que l'on quitte lorsqu'on tourne à gauche.

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, une flèche clignotante orange est ajoutée pour indiquer que le trafic n'est pas arrêté par un feu rouge.

Art. 59 – 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 62*bis*).

Art. 60 – Signaux lumineux spéciaux destinés à régler la circulation des véhicules qui empruntent la bande bus.

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 la bande bus » car d'autres véhicules sont admis à y circuler et, dans ce cas, doivent aussi respecter les signaux lumineux spéciaux qui prévalent sur les autres signaux lumineux.

Art. 61 – Signaux lumineux de circulation pour piétons et signaux combinés pour piétons et cyclistes.

Cet article remplace l'ancien article 63 « Signaux du système bicolore » et est restructuré pour être plus lisible.

Le feu peut être entouré de flèches, ce qui indique que les mêmes phases s'appliquent simultanément aux mêmes types d'usagers qui viennent des autres directions et ce, aussi bien pour le feu pour piéton que pour le feu combiné pour piétons et cyclistes.

Comme les feux pour piétons sont bicolores et ceux pour cyclistes tricolores, le feu combiné peut être soit bicolore soit tricolore. Dans le cas du système tricolore, les piétons ne sont plus autorisés à entamer la traversée dès l'apparition du feu jaune-orange et dans le cas du système bicolore, les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues ne sont pas non plus autorisés à entamer leur traversée dès l'apparition du feu rouge.

A court terme, la division de cet article en deux parties sera abordée pour qu'un article concerne les feux pour piétons et l'autres la combinaison des feux cyclo-piétons.

Art. 62 – Signaux à feux clignotants.

Il s'agit de l'ancien article 64. L'article ne mentionne plus l'obligation de redoubler de prudence, 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 danger potentiel, ce qui est plus proche de la réalité.

Le « feu blanc lunaire clignotant placé aux passages à niveau » dont il était question dans l'ancien article 64.3, est remplacé au § 3 par un « feu blanc clignotant ».

Section 3. — Signaux routiers.

Art. 63 – Dispositions générales.

Les catégories.

Désormais, les signaux routiers sont divisés en neuf catégories :

- 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
- R. signaux à réglementation particulière
- Z. signaux à validité zonale
- M. panneaux additionnels

Il y a deux catégories supplémentaires de signaux routiers : les signaux à réglementation particulière et les signaux à validité zonale.

Un travail de modernisation de l'ensemble des signaux est effectué :

- mise en conformité avec la Convention de Vienne dans certains cas ;
- les bords rouges et les barres diagonales rouges sont entourées d'un liséré blanc pour rendre le signal plus visible et plus lisible.

Les symboles représentant des usagers et des véhicules sont modernisés, rendus plus abstraits, et sont également neutres en matière de genre.

Alle onderborden worden in artikel 72 gegroepeerd.

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

Art. 64 – Gevaarsborden.

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

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

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

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

- A8: zachte berm : nieuw verkeersbord.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het oude A50 (file) wordt nu A32.

Art. 65 – Voorrangsborden.

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

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

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

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

L'article 72 regroupe l'ensemble des panneaux additionnels.

Dans le § 3, l'utilisation de la bande réservée aux heures de pointe est clarifiée. La circulation y est autorisée lorsque la signalisation au-dessus de cette bande réservée aux heures de pointe est activée. Cela a pour conséquence que le simple fait d'indiquer une limitation de vitesse au-dessus de cette bande en autorise l'usage.

Art. 64 – Signaux de danger.

Il s'agit de l'ancien article 66. Les conditions de placement prévues aux anciens articles 66.1 et 66.2 ne sont pas maintenues. Celles-ci peuvent être incluses par les régions dans leur code régional du gestionnaire. Il est seulement encore spécifié que le conducteur doit respecter les signaux de priorité qui se trouvent du côté droit de la chaussée.

L'ancien article 66.3 qui prévoyait la possibilité d'un panneau additionnel précisant la longueur d'une section dangereuse de la voie publique n'est pas repris ici, mais bien via le panneau additionnel M5 prévu à l'article 72 § 2 relatif aux panneaux additionnels concernant la distance.

La présence de piétons ne fait 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 » alertera sur leur présence éventuelle.

De nouveaux signaux de danger annoncent de manière plus précise certains types de dangers.

- A8 : accotement non stabilisé : nouveau signal.

- A9 et A11 : respectivement pont mobile et débouché sur un quai ou une berge ; le graphisme est adapté pour signifier clairement qu'il s'agit d'eau.

- A13 : les termes peu compréhensibles « cassis ou dos d'âne » sont remplacés par « revêtement en mauvais état ».

- A16 : verglas ou neige : il s'agit d'un nouveau signal. Auparavant, pour signaler la neige ou le verglas, les gestionnaires utilisaient le signal A15 (une voiture qui zigzag) et complétaient ce signal au moyen d'un panneau additionnel reproduisant le symbole d'un flocon de neige. Ce panneau additionnel avec un flocon de neige est également maintenu. Il s'agit du sous-panneau M51 repris à l'article 72, § 8.

- A18 : ce nouveau signal est ajouté pour alerter de la présence de brouillard ; dans la plupart des cas, il s'agira d'un signal à message variable.

- A19 : chutes de pierres : la légende du signal est complétée par « ou présence de pierres » car c'est plus précisément à ce problème que les conducteurs sont le plus souvent confrontés.

- A21 : le passage pour piétons est représenté de manière plus réaliste.

- A21, A23, A24, A25 et A31 : la représentation des personnes est à présent plus neutre en matière de genre et plus abstraite.

- A24 : ce nouveau signal attire l'attention sur la présence potentielle de cavaliers.

- A27 : ce signal « traversée d'animaux » fusionne les précédents signaux A27 (« traversée de gros gibier ») et A29 (« traversée de bétail ») en un signal unique, dont le symbole peut être adapté suivant l'espèce animale qui risque de croiser.

- A34, A52 et A53 sont nouveaux. Il s'agit respectivement de signaux de danger relatifs à un accident, d'ornières et de bornes rétractables.

L'ancien signal A50 (file) devient le A32.

Art. 65 – Signaux de priorité.

Il s'agit de l'ancien article 67. Les conditions de placement prévues à l'ancien 67.1 ne sont pas maintenues. Celles-ci peuvent être incluses par les régions dans leur code régional du gestionnaire. Il est seulement encore spécifié que le conducteur doit respecter les signaux de priorité qui se trouvent du côté droit de la voie publique.

L'ancien article 67.2, précisant un panneau additionnel pour indiquer le tracé de la voie sur laquelle les conducteurs ont priorité, est repris via le panneau M59 à l'article 72, § 12 relatif aux panneaux additionnels.

B5 : marquer l'arrêt et céder la priorité. Les termes « céder le passage » sont remplacés en français par « céder la priorité » pour encore davantage de clarté.

Les signaux routiers B3, B7 et B13 ne sont plus repris. Ce sont les régions qui sont compétentes pour déterminer quels signaux peuvent être combinés avec quels panneaux additionnels. Les panneaux additionnels avec indication de distance se retrouvent à l'article 72, § 2.

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

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

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

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

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

Art. 66 – Verbodsborden.

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

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

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

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

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

- C21: verboden toegang voor voertuigen of slepen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa. Er wordt nu ook toegevoegd dat het ook geldt voor slepen.

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

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

- C23: er wordt nu 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.

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

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

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

B19 et B21 : pour davantage de clarté et pour une harmonisation au niveau international, la taille des flèches est adaptée.

B22 : il n'y a plus qu'un seul signal autorisant les cyclistes et les conducteurs de speedpedelecs, dont l'utilisation et le fonctionnement sont proches des cycles (il faut pédaler), à franchir un feu rouge ou orange, pour tourner à droite ou à gauche ou pour continuer tout droit, et qui mentionne que la ou les flèches peuvent être adaptées en fonction de la ou des directions dans lesquelles le feu rouge ou jaune-orange peut être franchi. L'ancien B23 n'est donc pas repris.

Le signal B22 s'applique uniquement aux conducteurs de vélos et de speedpedelecs (comme c'est déjà le cas). Les conducteurs de cyclomoteurs ne peuvent pas franchir le feu rouge ou orange. Ils s'agit des véhicules qui sont plus lourds, et qui, en agglomération, où se trouvent le plus des usagers de la route actifs, ne peuvent pas circuler sur la piste cyclable. Il y a donc potentiellement un danger plus important, en particulier pour les piétons qui traversent.

Le signal repris ici contient les flèches qui indiquent les trois directions possibles, qui peuvent le cas échéant être combinées, de telle sorte que cet unique signal comporte toutes les possibilités.

Les anciens articles 67.4, 1°, 2° et 3° ne sont plus repris dans l'article relatif aux signaux de priorité. Les panneaux additionnels, qui peuvent compléter les signaux de priorité, sont repris à l'article 72.

Art. 66 – Signaux d'interdiction.

Il s'agit de l'ancien article 68. 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. Celles-ci peuvent être incluses par les régions dans leur code régional du gestionnaire. Il est seulement encore spécifié que l'utilisateur doit respecter les signaux relatifs aux interdictions qui se trouvent du côté droit ou au-dessus de la voie publique.

Ici aussi, plusieurs nouveaux signaux sont introduits et certains symboles (voiture, motocyclette, cyclomoteur, véhicule attelé, cavalier, charrettes à bras, piéton, autobus,...) sont modernisés. Le tiret qui était placé sous certains usagers de la route, qui indiquait le sol, à chaque fois été supprimé car il n'avait aucune valeur ajoutée et ne cadrait pas avec des signaux routiers similaires.

- C5 : le symbole de la voiture est modernisé. On supprime la possibilité de panneaux additionnels « excepté 2+ », « excepté 3+ ». Cette possibilité existe encore, mais avec le nouveau symbole P29 prévu dans l'annexe 1.

- C8 : ce nouveau signal interdit l'accès aux conducteurs de véhicules agricoles.

- C11, C13, C15, C17, C19 : les symboles sont plus abstraits, moins détaillés et neutres en matière de genre.

- 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 C24, ce signal vise la masse en charge, ce qui ne concerne pas nécessairement un camion mais bien d'autres véhicules tels que des autobus ou des autocars.

- C22 : ce nouveau signal interdit l'accès aux véhicules ou trains de véhicules dont la masse en charge par essieu dépasse la masse indiquée. Il vise notamment à restreindre l'accès à des ponts.

- C23 : 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.

- C24 : lorsqu'il y a une inscription sur un panneau additionnel ou sur le symbole du camion en couleur claire, l'interdiction est limitée aux véhicules ou trains de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse la masse indiquée. Auparavant, cela ne pouvait être précisé que sur un panneau additionnel : les deux possibilités existent à présent. Comme pour le C21, ce signal vaut à présent aussi pour les trains de véhicules.

- C25 a, b et c : accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules transportant les marchandises dangereuses (éventuellement inflammables ou explosives, ou de nature à polluer les eaux) déterminées par les autorités compétentes en matière de marchandises dangereuses. Il est à présent indiqué que cela vaut aussi pour les trains de véhicules.

- C26 : la longueur maximale du véhicule ou train de véhicules est indiquée entre deux pointes de flèches. Le symbole d'un camion est représenté sur le signal ce signal s'applique à tout type de véhicule, comme le précise sa légende.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 67 – Gebodsborden.

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

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

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

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

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

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

- C27 et C29 : accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules ayant, chargement compris, une largeur/hauteur supérieure à celle indiquée. Il est à présent indiqué que cela vaut aussi pour les trains de véhicules.

- C30 : ce nouveau signal interdit l'accès aux conducteurs de véhicules qui tirent une remorque de camping.

Par le nouveau signal C30, on vise tant les véhicules tractant une caravane que les véhicules tractant une caravane pliante. C'est pour cette raison que l'expression « remorque de camping » est préférée à « caravane ».

- C31 : ce nouveau signal interdit l'accès aux autocaravanes (mobihomes ou camping-cars).

- C35 et C39 : interdiction de dépasser. L'interdiction vaut dorénavant aussi pour les motocyclettes car, en application de l'article 9, § 9, elles peuvent également occuper toute la largeur d'une bande de circulation ou la moitié de la largeur de la chaussée dans le sens de la marche.

- C43 : la formulation des cas où la limitation de vitesse ne vaut plus est améliorée, pour plus de clarté. La mention stipulant que lorsqu'une certaine masse est indiquée sur un panneau additionnel, l'interdiction ne s'applique qu'aux véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à celle indiquée, n'est pas reprise. En effet, il appartient aux régions de déterminer quels signaux peuvent être combinés avec quels panneaux additionnels.

La disposition selon laquelle le signal C43 avec l'indication 30 km/h, placée au-dessus du signal R25, s'applique à toutes les voies publiques à l'intérieur des agglomérations est également supprimée. En pratique, cette combinaison n'est quasiment jamais utilisée et, de plus, elle n'est pas claire pour les usagers de la route. Si un signal C43 avec mention « 70 » est placé au-dessus du signal R25, la limitation de vitesse s'appliquera jusqu'au prochain carrefour. Idem lorsqu'un signal C43 avec mention « 30 » est placé au-dessus du signal R25. La vitesse n'est alors plus limitée dans toute l'agglomération, mais uniquement jusqu'au prochain carrefour.

- C45 : la légende est simplifiée. A l'instar du signal C43, les termes « S'il a été fait usage du signal C43, avec mention 30 km/h, au-dessus du signal R25, le signal C45, avec la même mention, doit être placé au-dessus du signal R27 de cette agglomération. » ne sont pas repris.

- C47 : « Péage » : la légende de ce signal est adaptée. En effet, ce qui compte c'est que le conducteur paye, et non qu'il s'arrête. La légende ne précise plus que l'inscription peut être remplacée par le mot « Taxes ».

- C49 : ce nouveau signal interdit l'accès aux véhicules à moteur qui font 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. Le signal routier faisait avant partie des panneaux d'indication (F117 et F118) mais il est plus logique de le placer dans la catégorie des signaux d'interdiction.

L'ancien article 68.4 n'est plus repris dans l'article relatif aux signaux d'interdiction. Les panneaux additionnels qui peuvent compléter les signaux d'interdiction sont repris à l'article 72.

Art. 67 – Signaux d'obligation.

Il s'agit de l'ancien article 69. Les conditions de placement prévues à l'ancien article 69.1 ne sont pas maintenues. Celles-ci seront incluses par les régions dans leur code régional du gestionnaire. Il est seulement encore spécifié que le conducteur doit respecter les signaux d'obligation visibles dans le sens suivi.

L'ancien article 69.2, qui prévoyait la possibilité d'un panneau additionnel indiquant la distance approximative à laquelle commence l'obligation, n'est pas repris ici mais bien via le sous-panneau M1 prévu à l'article 72, § 2.

- D1 : il y a 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.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 68 – Verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren.

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

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

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

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

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

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

- een blijvend verbod voor stilstaan en parkeren in te stellen, maar waarbij stilstaan is toegelaten in een bepaalde tijdspanne;
- zones voor leveringen te creëren, met de mogelijkheid om gedurende een beperkte periode te parkeren (bijvoorbeeld 10 minuten);

- D7 : ce signal peut aussi être utilisé pour indiquer les pistes cyclables séparées. Dès lors, les règles applicables sur la piste cyclable s'appliquent : les piétons peuvent y circuler mais ils doivent céder le passage aux cyclistes. Même si la définition de la piste cyclable fait référence à « une partie de la voie publique », cela n'empêche pas d'utiliser le signal D7. En effet, en plus de la piste cyclable, la voie publique contient également d'autres parties d'une voie publique, telles que des accotements.

Les gestionnaires de voirie auront le choix d'utiliser soit le signal D7 soit le signal R9 ou R12 soit le signal C3 avec un panneau additionnel pour régler la circulation sur les pistes cyclables seul ou isolées. On ne prévoit pas de signalisation spécifique aux « autoroutes cyclables ».

- D8, D10, D12, D14, D16 : 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 est créé.

- D13 et D15: ces nouveaux signaux indiquent respectivement une partie de la voie publique réservée aux piétons et une partie de la voie publique réservée aux cavaliers.

Le signal D13 combiné avec le panneau additionnel M41b-P2 autorise les bicyclettes (mais pas les speedpedelecs) à y circuler. Elles doivent alors céder la priorité aux piétons en application de l'article 11, § 3, 7°. Les règles générales de prudence prévues à l'article 7 restent également d'application.

- D17 et D18 : « usage obligatoire des feux de croisement » : ce signal peut être placé par les gestionnaires de voirie aux endroits où le Code de la voie publique n'impose pas l'usage des feux, alors qu'il peut être malgré tout nécessaire de les utiliser, compte tenu de la disposition particulière des lieux (par exemple, en cas de passage dans les bois, ou dans les tunnels d'une certaine longueur).

L'ancien article 69.4, qui précise différents panneaux additionnels pouvant compléter des signaux d'obligation, est repris à l'article 72.

Art. 68 – Signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement.

L'ancien article 70.1, qui précise différents panneaux additionnels pouvant compléter les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement est repris à l'article 72.

Pour rappel, les signaux E1 (stationnement interdit) et E3 (arrêt et stationnement interdits) ont effet seulement sur la chaussée et sur l'accotement. Les signaux routiers concernant l'arrêt et le stationnement s'appliquent le long du côté de la voie publique où ils sont placés et ce, à partir du signal routier jusqu'au prochain carrefour inclus, ou jusqu'à l'endroit où une autre réglementation concernant l'arrêt ou le stationnement est indiquée. En effet, ce n'est pas seulement un signal relatif à l'arrêt et au stationnement qui peut indiquer le début d'une autre réglementation de stationnement : la bande de stationnement (marquage au sol) peut également autoriser le stationnement à cet endroit, dans une zone où le stationnement est interdit.

Les signaux E1 et E3 peuvent également avoir effet sur le trottoir, en présence d'un panneau additionnel, pour les engins de déplacement, les bicyclettes, les cyclomoteurs et pour les motocyclettes, avec le nouveau panneau additionnel M20. Lorsque les signaux E1 et E3 sont complétés par le panneau additionnel M21, ces signaux ont aussi effet sur la bande de stationnement.

Les signaux E5 et E7 indiquant un stationnement alternatif sont supprimés, conformément aux recommandations des États généraux de la sécurité routière. Ces signaux présentent un certain nombre d'inconvénients. Par exemple, les conducteurs ont une demi-heure (entre 19h30 et 20h) pour changer leur véhicule de côté à l'issue de la quinzaine, mais dans les faits, les voitures restent souvent stationnées du mauvais côté plusieurs jours durant, ce qui gêne les véhicules prioritaires dans des situations d'urgence. Dans les rues à sens unique, le stationnement en alternance présente également l'inconvénient de ne pas permettre l'usage de marquages pour indiquer aux automobilistes que les cyclistes sont autorisés dans l'autre sens. Enfin, lorsque des places de stationnement doivent être réservées à des catégories d'usagers ou de véhicules, il est impossible de changer la signalisation d'un côté tous les quinze jours.

À 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 prévus à l'article 72, sur lesquels les symboles de l'annexe 1 peuvent aussi être repris.

Grâce à ces panneaux additionnels, les gestionnaires ont notamment 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) ;

- verbodsbepalingen te voorzien voor categorieën van voertuigen (kampeerwagens, kampeeraanhangwagens, minibussen, autocars);

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

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

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

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

Art. 69 – Aanwijzingsborden.

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

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

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

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

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

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

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

- F7: dit nieuw verkeersbord geeft een verkeerswisselaar aan.

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

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

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

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

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

- prévoir des interdictions pour des catégories de véhicules (autocaravane, remorque de camping, mobilhomes, minibus, autocars) ;

Les autocaravanes (symbole P15 de l'annexe 1) figurent parmi les catégories d'usagers qui peuvent figurer sur un panneau additionnel complétant un signal E9. Ce terme remplace les « véhicules automobiles de camping » de l'ancien E9h, et recouvre aussi « mobilhomes ».

Stationnement payant/ticket : l'usage du panneau additionnel M23 (symbole de l'euro) remplace les mentions « payant », « ticket ».

Au dernier alinéa : lorsque le signal E9 est placé à un endroit où des emplacements de stationnement ou bien 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 (article 68, § 2, dernier alinéa).

La disposition selon laquelle ce signal « doit être apposé à l'endroit le plus approprié » (dernier alinéa de l'ancien article 70.2.) n'est pas reprise : il s'agit d'une condition de placement et donc d'une compétence des régions.

Art. 69 – Signaux d'indication.

Il s'agit de l'ancien article 71. La disposition selon laquelle les signaux d'indication sont placés aux endroits appropriés eu égard à la nature de l'indication qu'ils fournissent, est une condition de placement. Celles-ci pourront être incluses par les régions dans leur code régional du gestionnaire.

Les symboles représentant des usagers sont également adaptés, comme pour les autres signaux, d'une manière abstraite, minimaliste et neutre.

Plusieurs signaux d'indications sont déplacés vers la catégorie des signaux à réglementation particulière. Ils impliquent en effet une réglementation particulière qui s'applique entre le signal de début (anciens signaux F1a, et F1b, F5, F9, F12a, F99a, F99b et F99c, F103, F111 et F119) et le signal de fin (F3a et F3b, F7, F9, F11, F12b, F47, F101a, F101b et F101c, F105, F113 et F120).

Les signaux F4a et F4b ne sont plus repris ainsi que les signaux F117 et F118. Ces signaux sont transférés dans la catégorie des signaux d'interdiction qui peuvent aussi avoir une validité zonale.

Pour signaler le début et la fin des travaux, les panneaux A31, placés 150 mètres avant les travaux, et le panneau F47 en fin de travaux étaient autrefois utilisés. Désormais les travaux sont toujours annoncés par le panneau A31, mais le panneau R37 est maintenant placé au début des travaux et le panneau R39 à la fin des travaux.

Les symboles avec lesquels certains signaux d'indication peuvent être complétés sont repris à l'annexe 2, ce qui allège quelque peu le texte. La numérotation de ces signaux commence au F6 parce que les anciens signaux F1 à F5 sont désormais repris sous la nouvelle catégorie des signaux à réglementation particulière. Commencer avec un signal F6 permet aussi de garder autant que possible l'ancienne numérotation des signaux d'indication, tout comme pour les autres catégories de signaux.

- F6 : ce nouveau signal indique une sortie d'autoroute. Le symbole peut être complété par le numéro de la sortie.

- F7 : ce nouveau signal indique un échangeur d'autoroutes.

- F8 : « Tunnel ». Les panneaux additionnels M5 et M71 peuvent être utilisés pour en préciser respectivement la longueur et le nom.

- 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 est adaptée. Des combinaisons des signaux F13 et/ou F14 et/ou F17 peuvent aussi exister.

- F14 : zone avancée réservée aux cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues. La légende du signal est complétée pour préciser qu'il peut aussi reprendre les flèches du signal F13.

- F15 : signal prescrivant le choix d'une direction. La légende du signal est complétée pour préciser que le conducteur doit se conformer aux indications en fonction de la direction qu'il suit.

- F17 : ce signal, qui indique la bande bus, est entièrement modifié, pour revêtir la forme prévue au niveau international. Il est adaptable à la disposition des lieux. Des flèches sur le signal indiquent le sens de la circulation.

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

- F23b: het nummer van een autosnelweg wordt nu in wit op een groene achtergrond aangegeven (en niet meer in zwart op een witte achtergrond), om dezelfde kleuren aan te nemen als de F23c die het nummer van een internationale weg aangeeft.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- F53: "Ziekenhuis" eerder dan "verplegingsinrichting".

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

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

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

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

- F69: in het Frans, "caféteria", in plaats van "débit de boissons".

Nieuwe aanwijzingsborden worden toegevoegd:

- F74: "kampeerwagenterrein": dit nieuw verkeersbord duidt een terrein aan voor het kamperen van kampeerwagens of "mobihomes".

- F76: dit nieuw verkeersbord duidt een "picknickplaats" aan.

- F79: dit nieuw verkeersbord duidt een "uitzichtpunt" aan.

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

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

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

- L'ancien signal F18 n'est pas maintenu car il y a fusion entre le régime des bandes bus et celui des sites spéciaux franchissables (voir article 74, § 5).

- F23b : le numéro d'autoroute est désormais indiqué en blanc sur fond vert (et non plus en noir sur fond blanc), soit les mêmes couleurs que le F23c qui indique le numéro d'une route internationale.

Signaux de direction F33 a, b et, F34 a, b et c, F35 : les légendes de ces différents signaux sont simplifiées :

- F33a, F34a, F35 : la liste d'exemples est raccourcie, et les symboles qui peuvent y figurer ne sont plus énumérés ;

- F34b1, F34c1, F34b2, F34c2 : ces signaux peuvent aussi avoir un fond vert.

- F34b2, F34c2 : la légende ne précise plus que la mention de la destination et la flèche sont facultatives.

- F37 : signal de direction : la liste des exemples repris dans la légende est quelque peu étoffée.

- F41 : sur les signaux indiquant une déviation, il est à présent également prévu que le nom de la destination puisse être indiqué à la place du mot « déviation ».

- F44 : le signal qui indique un cours d'eau porte désormais la référence F44, au lieu de F57.

- F45a et F45b : voies sans issue. La légende de ces signaux est complétée pour préciser que le symbole peut être adapté en fonction des lieux. Cela ne signifie pas que le symbole du cycliste ou du piéton peut être remplacé par le symbole d'un autre conducteur ou d'un autre véhicule. Ce sont les bandes du symbole qui peuvent être modifiées pour refléter plus clairement la disposition de la voie sans issue.

- F48 à F50 : le signal indiquant le passage pour piéton porte désormais la référence F48 au lieu de F49 ; celui indiquant le passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues est le F49 au lieu du F50. Enfin, l'ancien F50*bis* devient le F50.

- F50 (ancien F50*bis*) : dorénavant n'importe quel danger (et donc plus seulement la présence de cyclistes ou de conducteurs de cyclomoteurs à deux roues) pourra être signalé au moyen de ce signal, en y faisant figurer le signal de danger du type A correspondant. La légende du signal est adaptée comme suit : « signal indiquant un danger aux conducteurs qui changent de direction », tout en précisant que le symbole du signal de danger peut être adapté en fonction des lieux.

- F52a et F52b (ancien signaux F52 et F52*bis*) : la référence aux tunnels est retirée car ces signaux peuvent s'utiliser partout.

Pour une série de signaux, la légende est modifiée de manière à être mieux adaptée à la réalité :

- F53 : « Hôpital » au lieu d'« établissement sanitaire ».

- F61 et F62 : un nouveau signal annonce le parking sécurisé, le nombre de cadenas et d'étoiles en indique le niveau de sécurité.

Certains signaux sont renumérotés : F63 (ancien F61), F64 (ancien F62), F65a et F65b (ancien F63) et F66 (ancien F65).

- F65a : la légende « distribution de carburant » remplace celle de « poste d'essence ». Le type de carburant peut être mentionné sur le signal routier ou sur un panneau additionnel, tels que LPG (liquified petroleum gas), du CNG (compressed natural gas),...symboles P37.

- F65b : ce nouveau symbole indique la borne de recharge électrique.

- F69 : en français, « cafétéria » au lieu de « débit de boissons ».

De nouveaux signaux d'indication sont ajoutés :

- F74 : « terrain pour autocaravanes » : ce nouveau signal indique un terrain destiné au camping des autocaravanes ou « mobihomes ».

- F76 : ce nouveau signal indique un « emplacement pour pique-nique ».

- F79 : ce nouveau signal indique un « point de vue ».

- F80 (ancien F79), F81, F83, F85 : il s'agit des signaux d'indication à caractère temporaire utilisés lors de travaux (nouvelle couleur jaune).

- L'ancien signal F89 n'est pas repris : le F91 complété par un panneau additionnel indiquant la distance peut être utilisé à la place.

- F91 : la légende du signal est reformulée pour plus de clarté, et ses deux derniers alinéas sont supprimés car il s'agissait de conditions de placement, qui relèvent de la compétences des régions.

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

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

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

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

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

Art. 70 – Borden met bijzondere voorschriften.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Le signal F96 est ajouté : il est du même type que le F81 (qui s'applique de manière temporaire en cas de travaux) mais en bleu : en effet, il arrive qu'il s'agisse d'un évitement permanent.

- F99 : ce nouveau signal prévoit un refuge pour les véhicules agricoles, relativement lents, à emprunter le temps de laisser passer des véhicules plus rapides.

- F100 : ce signal, placé à la frontière, nouveau mais déjà utilisé sur le terrain, indique l'entrée en Belgique.

Il est maintenu que dans des cas particuliers, d'autres signaux d'indication (ce qui inclut également les signaux de direction) de forme rectangulaire, peuvent être utilisés. Cependant, il n'y a plus de restriction concernant la couleur.

L'annexe 2 reprend les symboles qui peuvent figurer sur certains signaux d'indication.

Art. 70 - Signaux à réglementation particulière.

Cette nouvelle catégorie regroupe différents signaux, dont la plupart relevaient précédemment de la catégorie des signaux d'indication. Elle est créée parce qu'à la différence de la majorité des signaux d'indication, ces signaux ne se contentent pas de fournir une indication à l'utilisateur : des règles spécifiques y sont associées, dans le périmètre délimité par un signal de début et un signal de fin.

- R1 et R3 indiquent le début et la fin des abords d'école.

- R5 et R7 indiquent le début et la fin de la zone de rencontre prévue à l'article 26 (anciens signaux F12a et F12b).

- R9 et R11 indiquent le début et la fin du chemin réservé prévu à l'article 28 (anciens signaux F99a, b et c, et F101a, b et c – il n'y a plus qu'un seul signal de début et de fin qui est maintenu – voir article 28). Sur ce signal, au moins deux catégories d'utilisateurs sont indiquées.

- Les nouveaux signaux R12 et R13 indiquent le début et la fin de la piste cyclable non obligatoire prévue à l'article 9, § 1^{er}, 7° et § 7. A la différence du signal indiquant la piste cyclable, qui relève des signaux d'obligation, ce signal n'est pas rond mais bien rectangle. Il se distingue aussi du chemin réservé accessible notamment aux cyclistes, dont le signal (R9) doit comporter au moins deux catégories d'utilisateurs.

- R14 et R15 indiquent le début et la fin de la zone piétonne prévue à l'article 29 (anciens signaux F103 et F105).

- R17 et R19 indiquent le début et la fin de la zone cyclable (anciens signaux F111 et F113).

- R21 et R23 indiquent le début et la fin de la zone aéroportuaire (anciens signaux F119 et F120).

- R25 et R27 indiquent le début et la fin de l'agglomération (anciens signaux F1a, F1b, F3a et F3b). Différentes possibilités sont offertes : un signal vertical ou horizontal, avec ou sans le nom de l'agglomération, avec ou sans la limitation de vitesse.

- R29 et R31 indiquent le début et la fin de l'autoroute, prévue à l'article 24 (anciens signaux F5 et F7).

- R33 et R35 indiquent le début et la fin de la route pour automobiles prévue à l'article 25 (anciens signaux F9 et F11).

- Un nouveau signal R37 indique des travaux. La fin des travaux est indiquée par le signal R39 (ancien signal F47).

Les vitesses qui sont d'application dans une zone de rencontre, sur un chemin réservé, dans zone piétonne, une zone cyclable, une zone aéroportuaire ou une agglomération, pourraient varier d'une région à l'autre. Pour que cela soit clair pour l'utilisateur, la vitesse maximale autorisée peut être indiquée sur le signal (en bas à droite).

Le second paragraphe prévoit que les règles particulières s'appliquent à l'intérieur du périmètre délimité, sauf aux endroits où d'autres règles s'appliquent en présence de signaux routiers. En effet, il est logique que, par exemple sur une autoroute, un autre régime de vitesse puisse être imposé à certains endroits.

La disposition du paragraphe 2 précise que les signaux routiers peuvent prévoir une autre réglementation et, par exemple, autoriser le stationnement dans une zone de rencontre. Il s'agit d'une "exception locale". Cela ne signifie pas qu'il est mis fin à la couverture géographique de la réglementation au moyen de réglementations spécifiques.

Il en va différemment des signaux à validité zonale relatifs à la vitesse (art. 71, § 6.2°). En effet, les zones de vitesse peuvent réellement prendre fin en présence d'une autre zone de vitesse ou d'un signal couvrant une zone géographique à réglementation spécifique impliquant une limitation de vitesse (par exemple, les signaux R1 abords d'école, R5 zone de rencontre, R14 zone piétonne, R17 zone cyclable, R25 agglomération).

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

Art. 71 – Verkeersborden met zonale geldigheid.

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

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

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

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

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

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

Voor snelheidszones geldt het principe:

- de ene snelheidszone (Z1-C43) beëindigt de andere snelheidszone.
- hetzelfde geldt voor de R-borden (dit zijn 'gebiedsdekkende' borden met bijzondere voorschriften) die een snelheidsbepaling impliceren (bijv. een erf).

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

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

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

Art. 72 – Onderborden.

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

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

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

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

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

Het artikel wordt opgesplitst in verschillende categorieën van onderborden.

Cette possibilité n'existe pas pour les signaux qui couvrent une zone géographique à réglementation particulière. Il devra toujours y avoir un signal de fin, car ici plusieurs réglementations particulières peuvent s'appliquer (vitesse, stationnement, dépassement, place sur la voie publique, etc.).

Art. 71 – Signaux à validité zonale.

La signalisation à validité zonale fait elle aussi l'objet d'une section distincte regroupant toutes les règles qui la concernent, et qui reprend notamment l'ancien article 65.5.

Le § 6 stipule que la réglementation zonale a effet dans toute la zone délimitée sauf aux endroits où une autre réglementation est prévue au moyen de signaux, avec deux précisions pour les zones de vitesse :

1° Cette autre réglementation peut découler de signaux à réglementation particulière : plusieurs de ces signaux (abords d'école, chemin réservé, zone de rencontre, ...) impliquent en effet une limitation de vitesse spécifique, qui prévaut alors.

2° Les signaux qui indiquent une zone de vitesse mettent fin à la zone de vitesse en vigueur.

Voici quelques exemples dans un but de clarification. Dans une zone de stationnement payant, une place de stationnement est réservée aux personnes en situation de handicap (sans indication supplémentaire concernant le stationnement payant). Sur cet emplacement réservé, le stationnement payant ne s'applique pas. Il s'agit d'une exception locale.

Si une zone de rencontre est délimitée à l'intérieur d'une zone bleue plus large, une interdiction générale de stationnement s'y applique. Si des emplacements de stationnement y sont tout de même indiqués, les règles de la zone bleue (= la zone bleue plus étendue dans laquelle se trouve la zone de rencontre) s'appliquent.

Pour les zones de vitesse, le principe suivant s'applique :

- une zone de vitesse (Z1-C43) met fin à une autre zone de vitesse.
- il en va de même pour les signaux R (il s'agit des signaux qui couvrent « une zone géographique » à réglementation particulière qui impliquent une limitation de vitesse (par exemple, une zone de rencontre).

Ainsi, il peut être mis fin à une zone 50 par le début d'une zone 30, par le début d'une zone de rencontre, etc. Un panneau indiquant la fin de la zone 50 n'est pas nécessaire à ces endroits.

- Les signaux routiers ordinaires (non zonaux ou ne concernant pas une zone géographique à réglementation particulière, c'est-à-dire sans panneau Z ou R) indiquent simplement une « exception locale », mais ne mettent pas fin à la zone de vitesse.

Par exemple, après un panneau C43 "30" placé à l'intérieur d'une zone 50, la vitesse zonale (50 km/h) s'applique à nouveau après le carrefour.

Art. 72 – Panneaux additionnels.

Il est prévu que plusieurs catégories de véhicules ou d'usagers de la voie publique puissent être mentionnés sur un seul et même panneau additionnel.

D'autres inscriptions que celles mentionnées au présent règlement et à l'annexe 1 peuvent aussi être indiquées sur le panneau additionnel. Ainsi les mots « sauf autorisation » peuvent être mis sur le panneau additionnel. Des abréviations peuvent aussi être utilisées.

Les panneaux additionnels permettent de préciser ou limiter la signification d'un signal routier au moyen d'une inscription ou d'un symbole. Ils sont fixés en dessous du signal.

Les panneaux additionnels étaient auparavant éparpillés dans de nombreux articles et repris à l'ancien article 65.2. Ils sont à présent regroupés à l'article 72, et prévus dans les légendes de certains signaux routiers. La liste des inscriptions et symboles qui peuvent figurer sur des panneaux additionnels, ainsi que leur signification, est reprise à l'annexe 1.

Autre changement important : ils portent désormais des inscriptions ou symboles en noir sur fond blanc, et non plus en blanc sur fond bleu. Cette combinaison de couleurs est conforme à la Convention de Vienne. Une période transitoire est prévue pour les panneaux additionnels bleus.

L'article est divisé en paragraphes relatifs à différentes catégories de panneaux additionnels.

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

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

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

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

Afdeling 4. — Wegmarkeringen.

De structuur van dit hoofdstuk wordt aangepast.

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

Dit is het vroegere artikel 75, dat geherstructureerd is.

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

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

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

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

Het gaat om het oude artikel 72.

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

§ 5: De nieuwe tekst voegt de busstrook en de bijzondere overrijdbare bedding samen. Het verschil tussen een bijzondere overrijdbare bedding en de busstrook was onder meer dat op een busstrook de bestuurders deze mochten volgen in de onmiddellijke nabijheid van het kruispunt om van richting te veranderen, wat niet het geval was voor de bijzondere overrijdbare bedding. In de Nederlandse tekst wordt de term “busstrook” hernoemd: het wordt nu de “busbaan”.

De tekst bepaalt nu dat wanneer de doorlopende streep van de busbaan overgaat in onderbroken strepen, voertuigen op de busbaan mogen rijden om op het eerstvolgende kruispunt van richting te veranderen. De regel, die door de markering gematerialiseerd wordt, is duidelijker voor de bestuurder. Hij hoeft niet langer te interpreteren waar de “onmiddellijke nabijheid” van het kruispunt zich bevindt.

Er blijft één bord over, namelijk het verkeersbord F17 (aanpasbaar aan de plaatsgesteldheid). Dit bord neemt nu de vorm aan die op internationaal niveau is voorzien.

Art. 75 – Overlangse wegmarkeringen die een fietspad aanduiden.

In het oude artikel 74 werd nog vermeld dat het moest gaan om een deel van de openbare weg “dat niet breed genoeg is voor het autoverkeer”. Dit wordt nu weggelaten, het is de wegmarkering die een fietspad aanduidt en of dat het al dan niet breed genoeg is voor het autoverkeer doet er niet toe.

Art. 76 – Dwarsmarkeringen.

Dit artikel is zeer licht geherformuleerd en een nieuwe § 5 voorziet dat witte lichtspijkers die op kruispunten zijn aangebracht, fietspaden (of delen van de openbare weg aangeduid door de verkeersborden D9 of D11) met elkaar verbinden.

A chaque fois, quelques exemples sont donnés sur ce à quoi ressemblent les différents types de panneaux additionnels. Les symboles qui peuvent y être indiqués sont repris dans l’annexe 1. Lorsque l’usage d’un panneau additionnel est limité à un signal en particulier, il est fait mention explicitement.

Un paragraphe « autres panneaux additionnels » est ajouté, avec notamment la mention « rappel », « rue scolaire » et le symbole qui indique une rue réservée au jeu.

Il y a un certain nombre de nouveaux panneaux additionnels, comme pour le stationnement payant (symbole « € »), les motocyclettes sur la chaussée,... Ce dernier panneau additionnel peut compléter un signal E1 et dès lors interdire le stationnement des motos sur les trottoirs, éventuellement via une signalisation zonale.

En présence d’un signal C3 complété par un panneau additionnel M41a-P.30 (excepté chargement et déchargement de marchandises), l’accès des véhicules n’est autorisé que pour se rendre immédiatement à l’endroit où ils doivent charger ou décharger, en quittant ensuite immédiatement les lieux.

Section 4. — Marques routières.

La structure de ce chapitre est adaptée.

Art. 73 – Marques longitudinales indiquant le bord de la chaussée.

Il s’agit de l’ancien article 75, qui est restructuré.

Le § 1^{er}, 2° prévoit désormais une ligne continue de couleur jaune tracée sur le bord réel de la chaussée, sur la bordure du trottoir ou sur un accotement en saillie. Auparavant seule la ligne discontinue de couleur jaune était prévue. L’arrêt et le stationnement sont interdits le long de cette ligne continue.

Au § 2, le bord fictif de la chaussée délimite les endroits réservés à l’arrêt et au stationnement, sur lesquels il n’est dès lors pas autorisé de circuler, sauf pour le croisement ou le dépassement. Il s’agit de la ligne blanche continue tracée sur la chaussée.

Le § 3, relatif au balisage, reprend l’ancien article 79. Il est reformulé du point de vue de l’usager car l’ancienne formulation constituait une condition de placement de ces dispositifs rétro réfléchissants, ce qui relève de la compétence des régions.

Art. 74 – Marques longitudinales séparant les bandes de circulation.

Il s’agit de l’ancien article 72.

L’ancien article 72.7, qui porte sur le marquage de la bande réservée aux heures de pointe, est repris au dernier alinéa du § 3.

Au § 5, le nouveau texte organise aussi une fusion de la bande bus et du site spécial franchissable. La différence portait notamment sur le fait que les conducteurs pouvaient emprunter la bande bus à l’approche immédiate du carrefour pour changer de direction, ce qui n’était pas prévu dans le cas d’un site spécial franchissable. Dans le texte en néerlandais, la bande bus (anciennement « busstrook ») est renommée « busbaan ».

Le texte prévoit désormais que lorsque le marquage continu de la bande bus se transforme en un marquage discontinu, les véhicules peuvent circuler sur la bande bus à partir de l’endroit précis où les traits continus deviennent des traits discontinus pour changer de direction au prochain carrefour. La règle est plus claire pour le conducteur vu qu’elle est matérialisée par le marquage. Il ne doit plus interpréter où se situe « l’approche immédiate » du carrefour.

Un seul signal F17 est conservé. Ce signal revêt désormais la forme prévue au niveau international et est adaptable à la disposition des lieux.

Art. 75 – 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. 76 – Marques transversales.

Cet article est très légèrement reformulé et un § 5 prévoit désormais que des clous lumineux blancs aux carrefours, relient les pistes cyclables (ou les parties de la voie publique indiquées par les signaux D9 ou D11) entre elles.

Art. 77 – Andere wegmarkeringen.

Dit artikel blijft nummer 77. Sommige formuleringen zijn verbeterd.

Wanneer parkeerplaatsen in de parkeerstrook worden afgebakend d.m.v. witte wegmarkeringen, maken zij geen deel uit van de rijbaan. Bestuurders mogen hier niet over rijden. De aanduidingen dienen louter om het parkeren achter de denkbeeldige rand van de rijbaan te organiseren.

Wanneer parkeerplaatsen op de rijbaan worden afgebakend bijv. d.m.v. hoek- en T-markeringen (subtiële aanduidingen), blijven zij deel uitmaken van de rijbaan. Bestuurders mogen hier dus over rijden. De aanduidingen dienen dan louter om het parkeren op de rijbaan te organiseren.

Motorfietsen zijn ook opgenomen in § 5, zodat zij kunnen worden geparkeerd op een plaats die is uitgerust met rekken of met een symbool van een motorfiets dat op de grond is aangebracht.

In § 6 wordt niet langer gespecificeerd dat het gaat om "de zone, aansluitend op een fietspad". In feite kunnen er ook zonder fietspaden opstelvakken voor fietsers of bromfietzers bestaan.

Een nieuwe § 9 bepaalt dat witte zigzagmarkeringen op de grond kunnen aangebracht zijn. Deze zigzagmarkeringen blijven deel uitmaken van de rijbaan. Bestuurders mogen hier dus over rijden. Zij bakenen laad- en loszones af, zones voor het laten in-of uitstappen van personen of haltes voor het geregeld openbaar vervoer. De markering die in het huidige artikel 77.3 als voorbeeld is opgenomen ter aanduiding van een bushalte wordt niet langer behouden omdat door de gelijkenis met "verdrijvingsvlakken" bestuurders er dikwijls verkeerdelijk vanuit gaan dat ze niet over die bushalte mogen rijden.

De bepaling met betrekking tot de afbakening van de openbare weg door middel van reflectoren (oud artikel 79), wordt nu in artikel 73, § 3 opgenomen. De informatie die deze geven aan de weggebruikers wordt verduidelijkt, namelijk dat de rode of oranje reflectoren de rechterrاند aanduiden en de witte reflectoren de linkerrand.

Het oude artikel 73 (voorlopige markeringen) wordt nu opgenomen in § 10. Het doel bestaat erin om de mogelijkheden voor de wegbeheerder uit te breiden in geval van een werf op de openbare weg. Het betreft niet meer enkel de markeringen die de rijstroken aanduiden, maar ook de 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 wordt de voorkeur gegeven aan de oranje-gele kleur boven de oranje kleur, vermits die 's nachts de beste zichtbaarheid geeft. De wegbeheerder moet er in ieder geval op toezien dat geen kleur wordt gebruikt die te fel lijkt op de gele kleur die wordt gebruikt voor de markeringen voor het stilstaan en parkeren.

HOOFDSTUK 9. — Borden op voertuigen.

Dit nieuw hoofdstuk 9 wordt exclusief gewijd aan de borden op voertuigen, die tot nu verspreid waren over meerdere artikelen.

Art. 78 – Borden voor specifiek vervoer.

Dit nieuwe artikel omvat de borden die moeten worden aangebracht op voertuigen voor schoolvervoer (V1, dat was opgenomen in het vroegere artikel 39bis.1 en waarvan het ontwerp is gemoderniseerd), voor gemeenschappelijk vervoer van personen met een handicap (V2), ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit (V3) en voor het woon-werkverkeer (V4).

Art. 79 – Bord voor het begeleiden van een groep fietsers.

Dit artikel vervangt het oude artikel 43bis.5.

Art. 80 – Snelheidsplaat.

Dit artikel vervangt het oude artikel 59.3. Enkel nog de voertuigen waarvan de snelheid op autosnelwegen beperkt is tot 100 km/u moeten nog een snelheidsplaat voeren.

Het gaat met andere woorden over de zogenaamde "tempo 100" autocars. De snelheid van andere voertuigen boven de 3,5 ton is sowieso technisch beperkt tot 90 km/u waardoor een snelheidsplaat geen meerwaarde biedt.

Art. 77 – Autres marques routières.

Cet article conserve le numéro 77. Certaines formulations y sont améliorées.

Lorsque des places de stationnement sont délimitées par des marques routières blanches dans la bande de stationnement, elles ne font pas partie de la chaussée. Les conducteurs ne peuvent donc pas les franchir. Le marquage ne sert alors qu'à organiser le stationnement au-delà du bord fictif de la chaussée.

Lorsque les places de stationnement sont délimitées sur la chaussée, par exemple par des marquages en coin et des marquages en T (indications subtiles), elles font partie de la chaussée. Les conducteurs peuvent donc les franchir. Le marquage ne sert alors qu'à organiser le stationnement sur la chaussée.

Les motocyclettes sont également reprises au § 5, pour permettre leur stationnement sur un emplacement équipé d'arceaux ou avec un marquage au sol reprenant le symbole d'une motocyclette.

Au § 6, on ne précise plus qu'il s'agit de « la zone où aboutit la piste cyclable ». En effet, des zones avancées pour cyclistes ou conducteurs de cyclomoteurs peuvent exister même en l'absence de pistes cyclables y aboutissant.

Un nouveau § 9 prévoit que des marques en zig-zag de couleur blanche peuvent être apposées sur le sol. Ces marques en zigzag font partie de la chaussée. Les conducteurs peuvent donc y circuler. Elles délimitent les zones de livraison, les zones pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou les arrêts pour les véhicules des services réguliers de transport en commun. 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 73, § 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.

L'ancien article 73, relatif aux marques provisoires, est à présent repris au § 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 est 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.

CHAPITRE 9. — Panneaux sur véhicules.

Ce nouveau chapitre 9 est exclusivement dédié à ces panneaux qui jusqu'à présent étaient dispersés dans des articles distincts.

Art. 78 – Panneaux pour du transport spécifique.

Ce nouvel article reprend les panneaux qui doivent être placés sur les véhicules utilisés pour le transport scolaire (V1, qui figurait à l'ancien article 39bis.1. et dont le graphisme est modernisé), le transport en commun des personnes en situation de handicap (V2), la promotion des formes durables de mobilité (V3) et les déplacements entre le domicile et le lieu de travail (V4).

Art. 79 – Panneau d'escorte pour un groupe de cyclistes.

Cet article remplace l'ancien article 43bis.5.

Art. 80 – Plaque de vitesse.

Cet article remplace l'ancien article 59.3. 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.

HOOFDSTUK 10. — Rijwielen, hun aanhangwagens, voortbewegingstoestellen en gespannen.

Afdeling 1. — Uitrusting en afmetingen van rijwielen en hun aanhangwagens.

Art. 81 – Uitrusting en afmetingen van rijwielen en hun aanhangwagens.

Dit artikel (oude artikel 82) bevat de bepalingen met betrekking tot de verplichte uitrusting en de afmetingen van rijwielen: reflectoren, remmen, bel, ... Het wordt sterk vereenvoudigd.

De filosofie die wordt gevolgd is de volgende: de huidige tekst moet de gebruiksregels van bepaalde uitrustingen bepalen, maar de specifieke technische voorschriften hoeven niet meer in de Code van de openbare weg voor te komen.

Het vroegere artikel 82.1.1, 5° is niet opgenomen: fietsen worden niet langer onderscheiden naar de diameter van de wielen, de aanwezigheid van een koersstuur of bepaalde soorten banden.

Qua reflectoren stelt § 1 de regel vast, die "altijd" geldt, en § 2 voorziet in de uitzondering op de verplichting van reflectoren, overdag en bij voldoende zicht. Het gebruik van lichten valt nu onder artikel 44.

§ 3 voorziet nu in rode reflectoren aan de achterzijde van aanhangwagens, en niet meer in rode lichten. De vermelding in het vroegere artikel 82.1.3. dat de aanhangwagen moest voorzien zijn van rode lichten wanneer het rode licht van het rijwiel door de aanhangwagen werd verborgen, is nu opgenomen in artikel 44.

In § 4 (oude 82.1.4.), wordt er in punt 5° geen melding meer gemaakt van reflectoren die vóór 1 januari 1985 zijn aangebracht.

In de bepaling "De lichten en reflectoren moeten duidelijk zichtbaar zijn en goed werken" worden de woorden "goed onderhouden zijn" geschrapt, want een goede werking impliceert een goed onderhoud.

De technische specificaties van reflectoren zijn bepaald in het koninklijk besluit van 21 december 1983 betreffende de goedkeureis-eisen waaraan de reflectoren en retro-reflecterende banden voor rijwielen en hun aanhangwagens, alsook de zijdelingse reflectoren en de retro-reflecterende banden voor bromfietsen, moeten voldoen. Dit koninklijk besluit blijft van toepassing.

§ 5 (oude 82.2.) wordt vereenvoudigd, "bel" vervangt "geluidstoestel dat uit een bel bestaat".

§ 6 (oude 82.3.) is ook sterk vereenvoudigd: het vermeldt voor alle rijwielen een "voldoende doelmatige reminrichting".

De "aanhangfiets" of "halve fiets" of "fietsstang" (die bestaat uit een trekhaak die aan de fiets van een volwassene wordt bevestigd, ter vervanging van het voorwiel of die het voorwiel omhoog brengt) wordt in het nieuwe § 7 beschouwd als deel uitmakend van de fiets zelf en niet meer als een aanhangwagen. Dit betekent dat deze ook voorzien moet worden van de nodige reflectoren en lichten achteraan, net zoals een fiets.

§ 8 herhaalt het oude artikel 82.4. De maximumbreedte van een fiets wordt verhoogd van 0,75 tot 1 meter: dit strookt met het feit dat rijwielen van maximum een meter breed met fietsen worden gelijkgesteld.

Wanneer er gewag gemaakt wordt van de breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, heeft dit enkel betrekking op de aanhangwagen en niet op de lading. Immers, de afmetingen van de lading zijn een bevoegdheid van de gewesten.

De verwijzing naar de projecten betreffende het vervoer van goederen in aanhangwagens met een breedte van maximaal 1,20 meter is hier niet opgenomen.

Een nieuw § 9 voorziet nu in de mogelijkheid voor de lokale of federale politie om blauwe lichten en een sirene te gebruiken op een rijwiel.

Afdeling 2. — Uitrusting en afmetingen van voortbewegingstoestellen.

Art. 82 – Uitrusting en afmetingen van voortbewegingstoestellen.

Dit is het vroegere artikel 82bis. Het blijft ongewijzigd.

Afdeling 3. — Uitrusting en afmetingen van gespannen.

Art. 83 – Uitrusting en afmetingen van gespannen.

De nummering van dit artikel wordt ook aangepast. Ter herinnering: reflectoren moeten goedgekeurd zijn overeenkomstig het KB van 8 mei 1969 betreffende de goedkeuring van reflectoren voor voertuigen (B.S. 13.05.1969).

CHAPITRE 10. — Cycles, leurs remorques, engins de déplacement et véhicules attelés.

Section 1^{ère}. — Equipement et dimensions des cycles et de leurs remorques.

Art. 81 – Equipement et dimensions des cycles et de leurs remorques.

Cet article (ancien article 82) contient des dispositions relatives à l'équipement obligatoire et aux dimensions des cycles : catadioptrés, freins, sonnette, ... Il est fortement simplifié.

La philosophie qui est suivie est la suivante : le présent texte 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 voie publique.

L'ancien article 82.1.1, 5° n'est pas repris : on ne distingue ainsi plus les bicyclettes selon le diamètre de leurs roues, la présence d'un guidon de course ou de certains types de pneus.

Pour les catadioptrés, le § 1^{er} établit la règle, qui s'applique « en permanence », et le § 2 prévoit l'exception, en journée et lorsque la visibilité est suffisante. L'usage des feux est quant à lui repris à l'article 44.

Le § 3 prévoit désormais des catadioptrés rouges à l'arrière des remorques, et non plus des feux rouges. La disposition de l'ancien article 82.1.3, que des feux rouges sur la remorque n'étaient requis que lorsque le feu rouge du cycle était masqué par la remorque, est désormais repris à l'article 44.

Au § 4 (ancien 82.1.4.), le 5° ne fait plus mention des catadioptrés montés avant le 1^{er} janvier 1985.

Dans la disposition « Les feux et catadioptrés doivent être parfaitement visibles et en bon état de fonctionnement », les termes en « bon état d'entretien » sont omis car le bon fonctionnement implique le bon entretien.

Les spécifications techniques des catadioptrés sont déterminées dans l'arrêté royal du 21 décembre 1983 relatif aux conditions d'homologation auxquelles doivent répondre les catadioptrés et les pneumatiques rétro réfléchissants pour cycles et leurs remorques, ainsi que les catadioptrés latéraux et les pneumatiques rétro réfléchissants pour cyclomoteurs. Cet arrêté royal reste d'application.

Le § 5 (ancien 82.2.) est simplifié, la « sonnette » remplace « l'avertisseur sonore constitué par une sonnette ».

Le § 6 (ancien 82.3.) est lui aussi fortement simplifié : on y mentionne, pour tous les cycles, un « système de freinage suffisamment efficace ».

Dans le nouveau § 7, le « vélo-remorque », ou encore « semi-vélo » ou « vélo tracté », qui consiste en une barre de traction à accrocher au vélo adulte, remplaçant ou relevant la roue avant est considéré comme faisant partie intégrante du vélo et non plus comme une remorque. Ceci signifie qu'ils doivent également être munis des catadioptrés et des feux requis, tout comme un vélo.

Le § 8 reprend l'ancien article 82.4. La largeur maximale d'une bicyclette passe de 0,75 à 1 mètre : ceci est cohérent avec le fait que les cycles de maximum un mètre de large sont assimilés à des bicyclettes.

Lorsqu'il est fait mention de la largeur mesurée toutes saillies comprises, cela se réfère uniquement à la dimension de la remorque et ne vise pas le chargement. En effet, les dimensions du chargement relèvent de la compétence des régions.

La référence aux projets pilotes portant sur le transport de marchandises dans des remorques allant jusqu'à 1,20 mètres de large n'est pas repris ici.

Un nouveau § 9 prévoit désormais la possibilité pour la police locale ou fédérale d'utiliser des feux bleus et une sirène sur un cycle.

Section 2. — Equipement et dimensions des engins de déplacement.

Art. 82 – Equipement et dimensions des engins de déplacement.

Il s'agit de l'ancien article 82bis. Il n'est pas modifié.

Section 3. — Equipement et dimensions des véhicules attelés.

Art. 83 – Equipement et dimensions des véhicules attelés.

La numérotation de l'article est ici aussi adaptée. Pour rappel, les catadioptrés doivent être homologués conformément à l'AR du 8 mai 1969 relatif à l'homologation des dispositifs catadioptriques pour véhicules (M.B. 13.05.1969).

Volgens een algemene verbodsbepaling mogen geen andere reflectoren worden aangebracht dan die voorgeschreven in het Technisch Reglement, maar dat is niet van toepassing op gespannen. De mogelijkheid van oranje zijreflectoren moet dus behouden blijven (wat reflectoren van andere kleuren uitsluit).

Het oud artikel 83.1. was uiterst technisch en dus ingewikkeld. Het wordt daarom vervangen door een eenvoudige bepaling die stelt dat reflectoren altijd duidelijk zichtbaar moeten zijn.

HOOFDSTUK 11. — Opheffing, overgangsbepalingen en inwerkingtreding.

Art. 84 – Opheffing.

Het koninklijk besluit van 1975 kan in zijn geheel worden opgeheven: de bepalingen waarvoor de federale overheid bevoegd is, zijn opgenomen in dit besluit. De bepalingen waarvoor de gewesten bevoegd zijn, zijn opgenomen in gewestelijke besluiten die in werking treden op dezelfde datum als dit koninklijk besluit.

Art. 85 – Overgangsbepalingen.

De meeste bordes zijn gewijzigd om tegemoet te komen aan verschillende doelstellingen: in overeenstemming zijn met het Verdrag van Wenen en dus op internationaal niveau geharmoniseerd, zo zichtbaar mogelijk zijn (met een witte of zwarte bies), genderneutraal en moderner zijn. Ook de kleur van de onderborden is gewijzigd (zwart op wit in plaats van wit op blauw).

Om de wegbeheerders toe te laten om de verkeersborden te vervangen al naar gelang hun slijtage (een bord heeft een levensduur van minder dan 10 jaar), wordt een overgangperiode tot 1 januari 2045 voorzien. De oude verkeersborden die niet overeenstemmen met de nieuwe verkeersborden van de code van de openbare weg worden geacht dezelfde betekenis te hebben als die nieuwe verkeersborden.

Echter, de oude verkeersborden F17, F18 en de oude wegmarkeringen bedoeld in artikel 72.5 en 72.6 behouden hun betekenis tot 1 januari 2027;

De oude verkeersborden F111 en F113 met een zonale geldigheid met de vermelding "fietsstraat" worden slechts tot 1 januari 2035 geacht dezelfde betekenis te hebben als de nieuwe verkeersborden R17 ("fietszone") en R19 ("einde van een fietszone").

Art. 86 – Inwerkingtreding.

Aangezien de Code van de openbare weg wordt aangevuld door drie gewestelijke besluiten ("Wegcodes") en om een gelijktijdige inwerkingtreding te verzekeren, wordt de datum van inwerkingtreding bepaald op 1 september 2026.

Deze termijn na de publicatie in het *Belgisch Staatsblad* geeft de nodige tijd voor de vele aanpassingen, met name op het gebied van regelgeving, informatica of onderwijs, die voortvloeien uit deze herziening van het koninklijk besluit van 1975.

Art. 87. – Uitvoeringsbepaling.

Wijst de persoon aan die belast is met de uitvoering van het besluit.

Bijlage 1

Er is een nieuw symbool voor bakfietsen (P3). Dit kan bijvoorbeeld nuttig zijn met betrekking tot het parkeren.

De symbolen voor deelvoertuigen worden herzien om ze leesbaarder te maken: fietsen (P4), voortbewegingstoestellen (P6) en bromfietsen (P7).

Het symbool voor de step (P5, voortbewegingstoestel) wordt eveneens herzien.

Bijlage 2

Er wordt een nieuw symbool toegevoegd voor "Zone met economische activiteiten" ter vervanging van het "Bedrijfs- en industriepark".

Wanneer er is vermeld dat het om een "voorbeeld" gaat, betekent dit dat het symbool door de wegbeheerder kan worden aangepast. Het is dus niet uitgesloten dat verschillende gemeenten andere symbolen gebruiken. Indien nodig zullen de grenzen van deze aanpassingen in de eigen regelgeving van de regio's worden vastgesteld.

Oudere artikelen die niet zijn hernomen.

Oud artikel 11 – Snelheidsbeperkingen.

Omdat enkel nog de bepaling mbt de snelheid op autosnelwegen overblijft voor wat betreft de federale overheid, wordt artikel 11 niet langer behouden en wordt de snelheidsbeperking van 120 km/u op autosnelwegen in het artikel 24 dat betrekking heeft op de autosnelwegen opgenomen.

Il y a une règle d'interdiction générale de placer d'autres catadioptriques que ceux réglementaires dans le Règlement technique, mais ce Règlement ne s'applique pas aux véhicules attelés. Il faut donc maintenir la possibilité des catadioptriques orange sur les côtés (ce qui exclut les catadioptriques d'autres couleurs).

L'ancien article 83.1 était très technique et donc compliqué. Pour cette raison, il est remplacé par une disposition plus simple qui prévoit que les catadioptriques doivent toujours être bien visibles.

CHAPITRE 11. — Dispositions abrogatoires, transitoires et entrée en vigueur.

Art. 84 – Abrogation.

L'arrêté royal de 1975 peut être entièrement abrogé : les dispositions pour lesquelles l'autorité fédérale est compétente sont reprises dans le présent arrêté. Celle pour lesquelles les régions sont compétentes sont reprises dans des arrêtés régionaux qui entrent en vigueur à la même date que le présent arrêté royal.

Art. 85 – Dispositions transitoires.

La plupart des signaux sont modifiés, en réponse à différents objectifs : être conformes à la Convention de Vienne et harmonisés au niveau international, être les plus visibles possible (avec un liseré blanc ou noir), être neutres en matière de genre, et plus modernes. La couleur des panneaux additionnels est également modifiée (noir sur fond blanc au lieu de blanc sur fond bleu).

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), une période de transition jusqu'au 1^{er} janvier 2045 est prévue. Il est attribué aux anciens signaux qui ne sont pas conformes aux nouveaux signaux du code de la voie publique, la même signification qu'à ces nouveaux signaux.

Néanmoins, les anciens signaux F17, F18 et les anciennes marques prévues aux articles 72.5 et 72.6 conservent leur signification jusqu'au 1^{er} janvier 2027 ;

Les anciens signaux F111 et F113 avec une validité zonale ou avec la mention « rue cyclable » sont réputés avoir la même signification que les nouveaux signaux R17 (« zone cyclable ») et R19 (« fin d'une zone cyclable »), jusqu'au 1^{er} janvier 2035.

Art. 86 – Entrée en vigueur.

Etant donné que le Code de la voie publique est complété par trois arrêtés (« codes de la route ») régionaux et afin de s'assurer une entrée en vigueur concordante, l'entrée en vigueur est fixée au 1^{er} septembre 2026.

Ce délai après la publication au *Moniteur belge* est prévu afin de laisser le temps nécessaire aux nombreuses adaptations, notamment réglementaires, informatiques ou pédagogiques, qui découlent de cette révision de l'arrêté de 1975.

Art. 87. – Article d'exécution.

Désigne la personne chargée de l'exécution de l'arrêté.

Annexe 1

Un nouveau symbole concerne les vélos cargo (P3). Cela peut par exemple être utile en matière de stationnement.

Les symboles des véhicules en libre-partage sont revus pour être plus lisibles : bicyclettes (P4), engins de déplacement (P6) et cyclomoteurs (P7).

Le symbole de la trottinette (P5, engins de déplacement) est également revu.

Annexe 2

Un nouveau symbole est ajouté pour le « Parc d'activités économiques », qui remplace « Entreprise et zone industrielle ».

Quand il est précisé qu'il s'agit d'un « exemple », cela signifie que le symbole peut être adapté par le gestionnaire de voirie. Il n'est donc pas exclu que des symboles différents soient utilisés par diverses communes. Si nécessaire, les limites de ces adaptations seront déterminées dans la réglementation propre aux régions.

Anciens articles qui ne sont pas repris.

Ancien article 11 – Limitations de vitesse.

Les seules règles relatives à la vitesse qui relèvent de la compétence de l'autorité fédérale sont celles d'application sur les autoroutes. L'ancien article 11 n'est pas donc maintenu et la limitation de vitesse de 120 km/h est déplacée dans l'article 24 relatif aux autoroutes.

Oude artikel 18 – Afstand tussen de voertuigen.

Het oude artikel 18, betreffende de afstanden tussen voertuigen, dat een reeks veiligheidsafstanden opsomde die bestuurders in specifieke situaties ten opzichte van elkaar moesten aanhouden, wordt niet behouden.

De regel dat elke bestuurder, rekening houdend met zijn snelheid, tussen zijn voertuig en zijn voorligger een voldoende veiligheidsafstand moet houden, blijft behouden in artikel 10, § 3.

Het oude artikel 18.1 dat stelde dat op bruggen een afstand van 15 meter moet nageleefd worden tussen voertuigen met een MTM van meer dan 7,5 ton wordt niet behouden. Aan deze regel liggen immers technische (=infrastructurele) redenen ten grondslag en bijgevolg gaat het om een gewestelijke bevoegdheid.

De oude artikelen 18.2. en 18.3. zijn niet hernomen. De in artikel 10, § 3, geformuleerde regel impliceert de inachtneming van minimumafstanden, die voor alle bestuurders gelden, zodra de maximumsnelheid hoger is dan 50 km/u. Zo houdt de regel van artikel 10, § 3 in dat er een afstand van 27,77 m moet worden aangehouden tussen twee voertuigen met een snelheid van 50 km/u. Bij 70 km/u neemt deze afstand toe tot 38,88 m. Bij 90 km/u neemt deze afstand toe tot precies 50m.

Het lid van het oude artikel 18.4. betreffende het gebruik van dimlichten of grootlichten voor de militaire voertuigen wordt geplaatst in het hoofdstuk betreffende het gebruik van de lichten (artikel 44, § 5, 3°), en het lid betreffende de signalisatie van militaire konvooien bevindt zich voortaan in de bepalingen over het gedrag van weggebruikers in groep (artikel 38, § 6).

Oude artikel 22ter – Verkeer op rijbanen voorzien van verhoogde inrichtingen.

Dit artikel wordt niet behouden. De bepalingen uit het artikel worden ofwel opgenomen in andere artikelen ofwel weggelaten.

Dat het naderen van verhoogde inrichtingen met matige snelheid moet gebeuren, wordt beschouwd als een gewestelijke bevoegdheid.

De voorzichtigheidsplicht wordt ook hier weggelaten, alweer in de logica dat artikel 7 dit reeds op algemene wijze regelt. De 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.

Oude artikel 22quater – Zones met een snelheidsbeperking van 30 km/u.

Dit artikel wordt niet behouden omdat het niet meer doet dan verwijzen naar de verkeersborden die een zone 30 aanduiden en naar de snelheidsbeperking van 30 km/u die er geldt (wat overbodig is aangezien die op het verkeersbord is vermeld).

Oude artikel 22novies – Verkeer in fietsstraten.

Dit artikel wordt niet behouden. De verschillende bepalingen die erin werden vermeld (plaats op de rijbaan, toegang, inhalen en snelheid) werden opgenomen in de artikelen die daarop betrekking hebben. De maximumsnelheid van 30 km/u is nu een gewestelijke bevoegdheid.

Oude artikel 22decies – Verkeer op spitsstroken.

Bij artikel 74, § 3, laatste lid wordt een specifieke markering voorzien. Het is dus niet nodig dit hier te behouden, temeer dat de regels voor het gebruik van de spitsstrook zijn opgenomen in artikel 9, § 5 betreffende de plaats van de weggebruikers op de openbare weg en ook nog eens in artikel 59 over de verkeerslichten boven de rijstroken of andere delen van de openbare weg en bij artikel 63, § 3.

Oud artikel 26 – Halfmaandelijks beurtelings parkeren in gans een bebouwde kom.

Het halfmaandelijks beurtelings parkeren in een volledige bebouwde kom, wat haast niet meer gangbaar was, wordt niet langer behouden.

Oud artikel 27 – Beperkte parkeertijd.

Dit artikel wordt niet behouden. Het betalend parkeren wordt sinds het arrest van 48/2013 van het Grondwettelijk Hof van 28 maart 2013 beschouwd als een gewestelijke bevoegdheid. Bijgevolg worden de bepalingen die in het oude artikel 27 waren opgenomen, niet langer behouden.

De bepalingen over de blauwe zones werden eveneens niet hernomen omdat deze beschouwd worden als een bevoegdheid van de gewesten.

De verkeersborden betreffende het betalend parkeren worden niet-temin behouden met het oog op het behoud van een coherent geheel van verkeersborden die betrekking hebben op het parkeren en rekening houdend met het feit dat het gaat om een wijze van signaleren die gericht is op de weggebruikers.

Ancien article 18 – Intervalle entre les véhicules.

L'ancien article 18, relatif aux intervalles entre les véhicules, qui énumérait une série de distances de sécurité que les conducteurs devaient respecter entre eux dans des situations précises, n'est pas maintenu.

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, § 3.

L'ancien article 18.1, qui précisait que, sur les ponts, la distance de 15 mètres à conserver entre les véhicules dont la MMA dépasse 7,5 tonnes, n'est pas maintenu. Ce sont des raisons techniques liées à la structure du pont (= infrastructures) qui sous-tendent cette règle et qui par conséquent relèvent de la compétence régionale.

Les anciens articles 18.2. et 18.3. ne sont pas repris. La règle formulée à l'article 10, § 3 implique le respect de distances minimales, qui s'appliquent à tous les conducteurs, dès lors que la limitation de vitesse est supérieure à 50 km/h. A titre d'exemple, la règle énoncée à l'article 10, § 3 implique qu'un intervalle de 27,77 m doit être maintenu entre deux véhicules qui circulent à 50 km/h. A 70 km/h, cette distance passe à 38,88 m. A 90 km/h, cette distance passe à précisément 50 m.

L'alinéa de l'ancien article 18.4. relatif à l'usage, pour les véhicules militaires, des feux de croisement ou de route, est déplacé dans le chapitre relatif à l'emploi des feux (article 44, § 5, 3°). L'alinéa relatif à la signalisation des convois militaires se trouve dorénavant dans les dispositions consacrées aux usagers en groupe (article 38, § 6).

Ancien article 22ter – Circulation sur les voies publiques munies de dispositifs surélevés.

Cet article n'est pas maintenu. Les dispositions qui y étaient prévues sont soit déplacées dans d'autres articles, soit abandonnées.

L'obligation d'approcher les dispositifs surélevés à une vitesse modérée est considérée comme relevant de la compétence des régions.

Le devoir de prudence est également omis, selon la logique que l'article 7 contient une règle générale de prudence. 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.

Ancien article 22quater – Zones dans lesquelles la vitesse est limitée à 30 km à l'heure.

Cet article n'est pas maintenu car il se limite à définir la zone par rapport aux signaux routiers ad hoc, et à déterminer la vitesse qui y est d'application (ce qui est en outre inutile car la limitation de vitesse est clairement indiquée sur le signal).

Ancien article 22novies – Circulation dans les rues cyclables.

Cet article n'est pas maintenu. Les diverses dispositions qui y étaient contenues (place sur la chaussée, accès, dépassement et vitesse) sont déplacées dans les articles y relatifs. La vitesse maximale (30 km/h) est désormais une compétence régionale.

Ancien article 22decies – Circulation sur les bandes réservées aux heures de pointe.

Un marquage spécifique est prévu à l'article 74, § 3, dernier alinéa. 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, § 5 relatif à la place des usagers sur la voie publique, ainsi qu'à l'article 59 relatif signaux lumineux de circulation placés au-dessus des bandes de circulation ou d'autres parties de la voie publique et à l'article 63, § 3.

Ancien article 26 – Stationnement alterné semi-mensuel dans toute une agglomération.

Le stationnement alterné semi-mensuel dans toute une agglomération, qui n'était quasiment plus utilisé, n'est pas maintenu.

Ancien article 27 – Stationnement à durée limitée.

Cet article n'est pas maintenu. 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'ancien article 27 sont toutes omises.

Les dispositions sur les zones bleues ne sont pas non plus reprises car elles sont considérées comme une compétence des régions.

La signalisation routière relative au stationnement payant est cependant maintenue dans un souci de cohérence avec l'ensemble de la signalisation relative au stationnement et étant donné qu'il s'agit d'une signalétique à destination des usagers de la route.

Oude artikelen 27bis - Parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap en 27ter - Voorbehouden parkeerplaatsen.

Voorbehouden parkeerplaatsen worden aangeduid door verkeersborden en dus worden deze artikelen, geheel volgens de gehanteerde logica, niet langer behouden omdat de legende van de verkeersborden voldoende is.

Oude artikel 27quater. Elektronische toezicht.

Het oude artikel 27quater dat bepaalde dat een gemeente het gebruik van de gemeentelijke parkeerkaart kan vervangen door een elektronisch toezichtstelsel op basis van het kenteken van het voertuig wordt niet behouden. Het is immers niet aan de federale overheid om te bepalen hoe die controle kan gebeuren.

Oud artikel 27quinquies – Gebruik van een wielklem

De regels rond het gebruik van de wielklem zijn een bevoegdheid van de gewesten en worden bijgevolg niet meer opgenomen in de Code van de openbare weg.

Oud artikel 28 - Openen van portieren.

De bepalingen van het oud artikel 28 worden opgenomen in artikel 7 aangezien het om een gedragsregel gaat.

Oude artikelen 29, 30 en 30bis – Gebruik van de lichten.

Oude artikelen 29, 30 en 30bis (bestendig gebruik achterlicht en dimlicht van bromfietsen) worden opgenomen in één artikel, namelijk het nieuwe artikel 44 dat alle regels wat betreft het gebruik van de lichten groepeerd.

Oud artikel 38 – Gedrag tegenover prioritaire voertuigen die het speciaal geluidstoestel gebruiken

Dit artikel wordt niet behouden; is nu geregeld in artikel 11, § 3, 2° (voorrang).

Oud artikel 39 – Gedrag tegenover autobussen en trolleybussen die hun halteplaatsen verlaten.

Dit artikel wordt niet behouden, de regels die erin opgenomen waren, worden nu vermeld in artikel 11, § 3, 3° (voorrang).

Oud artikel 39bis – Gedrag tegenover voertuigen voor schoolvervoer.

De verwijzing naar het bord waarmee deze voertuigen moeten worden gesignaleerd, de technische voorschriften en hoe het moet geplaatst worden, worden opgenomen in een apart artikel (art. 78).

De bepaling die het gedrag van de bestuurder regelt bij het naderen van een schoolbus wordt gewijzigd en in het nieuwe artikel 34, § 3 (gedrag tegenover voetgangers) opgenomen. Wanneer de schoolbus (waarvan alle richtingaanwijzers werken) zich op de rijbaan bevindt, moet de bestuurder die rijdt langs de kant waar de kinderen in- of uitstappen (dit wordt niet langer aan zijn beoordeling overgelaten, de woorden “zo nodig” worden immers geschrapt) achter de schoolbus stoppen.

Oud artikel 44 – Bestuurders en passagiers van voertuigen.

Dit artikel dat een hele reeks bepalingen bevatte met betrekking tot het gebruik van de zitplaatsen door de bestuurders en de passagiers wordt herstructureerd en vervangen door het artikel 41 “Zitplaatsen”.

Oud artikel 45 (en volgende) – Lading van de voertuigen.

Artikel 45, 45bis, 46 en 47, met betrekking tot de lading worden niet behouden omdat dit een regionale bevoegdheid is geworden; deze worden dus niet langer vermeld.

Oud artikel 48 – Uitzonderlijk vervoer.

Artikel 48 betreft een regionale bevoegdheid en wordt dus niet langer opgenomen in het nieuwe koninklijk besluit.

Oud artikel 48bis – Uitzonderlijk vervoer en vervoer van gevaarlijke goederen.

Dit artikel behoort alleen voor wat betreft het vervoer van ontplofbare, radioactieve of dierlijke stoffen nog tot de bevoegdheid van de federale overheid.

Het oude artikel 48bis.1, met betrekking tot de verplichting de autosnelwegen te volgen, wordt nu opgenomen in het artikel over de autosnelwegen (artikel 24, § 6).

Het oude artikel 48bis.2, met betrekking tot de verkeersborden C24a, b of c die de toegang verbieden voor voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren, wordt weggelaten omdat dit verbod, in de gehanteerde logica, reeds volgt uit de verkeersborden en dus niet hoeft herhaald te worden.

Anciens articles 27bis – Emplacements de stationnement réservés aux personnes en situation de handicap et 27ter - Places de stationnement réservées.

Les emplacements réservés sont signalés au moyen de signaux routiers. Conformément à la logique suivie, ces articles ne sont pas maintenus car la légende des signaux routiers suffit.

Ancien article 27quater. Contrôle électronique.

L'ancien article 27quater, 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.

Ancien article 27quinquies – Usage du sabot.

La réglementation concernant l'utilisation du sabot est une compétence des régions et n'est donc plus reprise dans le Code de la voie publique.

Ancien article 28 - Ouverture des portières.

Les dispositions de l'ancien article 28 sont reprises à l'article 7 puisqu'il s'agit d'une règle de comportement.

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 (nouvel article 44).

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 sont reprises à 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 sont déplacées dans un article distinct (art. 78).

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 34, § 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.

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 est restructuré et remplacé par l'article 41 « Places assises ».

Ancien article 45 (et suivants) – Chargement des véhicules.

Les articles 45, 45bis, 46 et 47, relatifs au chargement sont des articles qui concernent une matière qui a été régionalisée, et ne sont dès lors pas maintenus.

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.

Ancien article 48bis – 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 48bis.1, relatif à l'obligation d'emprunter les autoroutes, est à présent repris dans l'article sur les autoroutes (article 24, § 6).

L'ancien article 48bis.2, relatif aux signaux routiers C24a, b ou c qui interdisent l'accès aux véhicules qui transportent des marchandises dangereuses, n'est pas maintenu car, selon la logique suivie, cette interdiction découle des signaux d'interdiction et ne doit donc pas être rappelée.

Oude artikel 54. – Handkarren.

Dit artikel wordt in de gehanteerde logica niet langer behouden want het wordt al geregeld door de algemene voorzichtigheidsplicht voorzien in artikel 7.

Oude artikel 56 – Voertuigen en dieren die voertuigen jagen.

Dit artikel wordt niet behouden. De toepassing van dit artikel in het kader van folkloristische manifestaties lijkt zo beperkt dat het geen zin heeft dit nog op te nemen. Daarenboven wordt het gebruik van de lichten al geregeld in artikel 44.

Oude artikel 56bis – Folkloristische voertuigen.

Dit artikel wordt evenmin behouden. Een definitie van folkloristische voertuigen wordt voorzien en de bepaling over de slepen (artikel 40, § 2, 6°) voorziet reeds dat ze meer dan één voertuig mogen trekken. Omdat het oude artikel 56bis geen andere bepalingen bevat, behalve het feit dat folkloristische voertuigen niet aan een aantal bepalingen van het technisch reglement moeten voldoen (wat ook voorzien is in het technisch reglement), is het niet nodig een apart artikel over deze voertuigen te behouden. De uitzonderingen voorzien in artikel 56bis met betrekking tot de lading (oud art. 46) en het uitzonderlijk vervoer (oud art. 48) zijn een gewestelijke bevoegdheid.

Oude artikel 57 – Verkeer binnen de haven en luchthavens.

Omdat de federale overheid niet bevoegd is om te bepalen dat gemeenteraden aanvullende reglementen mogen nemen binnen die gebieden, wordt het oude artikel 57 niet behouden.

Om de weggebruikers erop te wijzen dat ze een luchthavengebied binnenrijden worden borden voorzien (R21 en R23, cf. artikel 70).

Oude artikel 58 – Verkeersbeperkingen bij dooiweder.

Dit artikel wordt niet behouden. Deze bepaling, biedt de gouverneurs de mogelijkheid om verkeersbeperkingen bij dooiweder in te stellen. Dit had vooral betrekking op de vroegere kasseiwegen die er bij dooiweer slecht konden bijliggen maar dat is niet meer van deze tijd. Daarenboven is dit geen federale bevoegdheid.

Oude artikelen 78 (Signalisatie van werken en verkeersbelemmeringen) en 80 (Het aanbrengen van de verkeerstekens)

Het oude artikel 78 met betrekking tot het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen wordt niet langer behouden; het betreft een gewestelijke bevoegdheid. Hetzelfde geldt voor artikel 80 met betrekking tot het aanbrengen van de verkeerstekens.

Oude artikel 81 (Motorvoertuigen en hun aanhangwagens).

Het oud artikel 81.1 met betrekking tot de technische voorschriften voor motorvoertuigen dat bepaalde technische voorschriften waaraan motorvoertuigen en hun aanhangwagens moeten voldoen bepaalde, wordt niet behouden. Dit is immers vastgelegd in het Technisch Reglement van de auto's en het Technisch Reglement van de bromfietsen en motorfietsen. Het gaf geen toegevoegde waarde dit hier te vermelden, integendeel, het zorgt alleen maar voor verwarring omdat deze technische reglementen enkel van toepassing zijn op voertuigen die in België worden ingeschreven.

Dit is de draagwijdte van het besluit dat U ter ondertekening wordt voorgelegd.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaar,

De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET

Nota's

¹ P.B. EU, L60/52, 2 maart 2013.

² Advies nr. 27.691 van 1 juli 1998 en nr. 28.020 van 16 september 1998.

Ancien article 54 – Charrettes à bras.

Cet article n'est pas maintenu car, selon la logique suivie, il est déjà réglé par la règle générale de prudence prévue à l'article 7.

Ancien article 56 – Véhicules ou animaux halant des bateaux.

Cet article n'est pas maintenu : son application lors de manifestations folkloriques était tellement limitée que cela n'a plus de sens de le mentionner. L'emploi des feux est en outre réglé à l'article 44.

Ancien article 56bis – Véhicules folkloriques.

Cet article n'est pas maintenu. Une définition du véhicule folklorique est prévue, et l'article relatif aux trains de véhicules (article 40, § 2, 6°), prévoit déjà qu'ils peuvent tirer plus d'un véhicule. Comme l'ancien article 56bis ne contient pas d'autre disposition, sauf en ce qui concerne le fait que les véhicules folkloriques 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. Enfin, 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.

Ancien article 57 – 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, l'ancien article 57 n'est pas repris.

Pour indiquer aux usagers de la route qu'ils entrent dans une zone aéroportuaire des signaux sont prévus (R21 et R23, cf. article 70).

Ancien article 58 – Limitations de la circulation en période de dégel.

Cet article n'est pas maintenu. Il permettait aux gouverneurs de fixer des limitations de la circulation en période de dégel. Cela concernait principalement les anciennes routes pavées, qui ne pouvaient pas être utilisées correctement en cas de dégel. Il s'agit en outre d'une compétence qui ne relève pas du niveau fédéral.

Anciens articles 78 (Signalisation des chantiers et des obstacles) et 80 (Placement de la signalisation routière).

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.

Ancien article 81 (Véhicules à moteur et leurs remorques).

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'est pas maintenu. Ces règles sont précisées par le règlement technique des véhicules automobiles et par le règlement technique des cyclomoteurs et motocyclettes. Mentionner ces prescriptions ici n'apporte aucune valeur ajoutée, au contraire cela pourrait prêter à confusion car ces règlements techniques sont seulement applicables aux véhicules immatriculés en Belgique.

Telle est la portée de l'arrêté soumis à Votre signature.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté,
le très respectueux
et très fidèle serviteur,

Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

Notes

¹ J.O. EU, L60/52, 2 mars 2013.

² Avis n° 27.691 du 1^{er} juillet 1998 et n° 28.020 du 16 septembre 1998.

3 JUNI 2024. — Koninklijk besluit betreffende de Code van de openbare weg

FILIP, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 21 juni 1985 en 28 april 2010 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 de adviezen van de Inspecteurs van Financiën, gegeven op 22 december 2023 en 22 februari 2024;

Gelet op de beraadslaging binnen de interministeriële Conferentie Mobiliteit op 15 november 2023;

Gelet op advies 75.256/AG/4 van de Raad van State, gegeven op 6 maart 2024, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Gelet op de mededeling aan de Europese Commissie, op 24/11/2023, met toepassing van artikel 5, lid 1, van richtlijn 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij;

Overwegende de planetaire grenzen en de evoluties waarmee onze samenleving wordt geconfronteerd en, in het bijzonder de nationale, Europese en internationale verbintenissen om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen;

Overwegende dat deze verbintenissen een verschuiving naar meer duurzame mobiliteit vergen, met meer actieve, collectieve en gedeelde vervoerswijzen;

Overwegende dat elke gebruiker toegang moet hebben tot het basisrecht op mobiliteit;

Overwegende dat dit een vreedzaam samenleven veronderstelt van de verschillende vervoerswijzen in de openbare ruimte, hetgeen met name tot uiting komt in de bepalingen inzake snelheid, voorrang, manoeuvres, voorbehouden rijstroken en verkeertekens;

Overwegende dat de actieve vervoerswijzen slechts in geringe mate een bron van gevaar voor anderen vormen; op enkele uitzonderingen na is de aanwezigheid van actieve gebruikers op de meeste openbare wegen voorspelbaar en te verwachten;

Overwegende dat de Code van de openbare weg een duurzaam en billijk gebruik van de openbare weg kan bevorderen, met name door de wegbeheerders een flexibel en efficiënt gamma van verkeersborden, markeringen en lichten aan te bieden;

Overwegende bovendien dat verkeersveiligheid een cruciale maatschappelijke- en gezondheids-doelstelling is, en dat de in artikel 7 vermelde algemene voorzichtigheidsplicht ten aanzien van de actieve weggebruikers een fundamentele bepaling is voor een rustig en veilig wegverkeer;

Overwegende tot slot dat de coherentie en de duidelijkheid van een Code van de openbare weg van essentieel belang is voor een vlotte aanvaarding door de weggebruikers en voor een rechtvaardige en doeltreffende toepassing door de autoriteiten;

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. — Inleidende bepalingen.

Afdeling 1. — Toepassingsgebied.

Artikel 1. Toepassingsgebied.

Deze code geldt voor het verkeer op de openbare weg en het gebruik ervan.

Spoorvoertuigen die van de openbare weg gebruik maken, vallen niet onder de toepassing van deze code.

Afdeling 2. — Definities.

Art. 2. Definities.

Voor de toepassing van deze code wordt verstaan onder:

I – Openbare weg:

1. Rijbaan: het deel van de openbare weg dat voor het voertuigenverkeer in het algemeen is ingericht.

2. Rijstrook: elk deel van een rijbaan die in haar langsricting verdeeld is door één of meer witte doorlopende of onderbroken strepen.

3. Middenrijbaan: deel van de openbare weg afgebakend door de wegmarkeringen bedoeld in artikel 73, § 2, die aan beide kanten de denkbeeldige rand van de rijbaan aanduiden.

3 JUIN 2024. — Arrêté royal relatif au Code de la voie publique

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, l'article 1^{er}, modifiée par les lois du 21 juin 1985 et du 28 avril 2010 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 les avis des Inspecteurs des Finances, donnés les 22 décembre 2023 et 22 février 2024 ;

Vu la délibération en Conférence Interministérielle Mobilité le 15 novembre 2023 ;

Vu l'avis 75.256/AG/4 du Conseil d'Etat, donné le 6 mars 2024, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Vu la communication à la Commission européenne, le 24/11/2023, en application de l'article 5, paragraphe 1, de la directive 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information ;

Considérant les limites planétaires et les évolutions auxquelles est confrontée notre société et, en particulier, les engagements nationaux, européens et internationaux liés à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;

Considérant que ces engagements imposent de tendre vers une mobilité plus durable, avec davantage de modes de déplacement actifs, collectifs et partagés ;

Considérant que tout usager doit pouvoir accéder au droit élémentaire à la mobilité ;

Considérant que cela suppose une cohabitation apaisée des modes de déplacement dans l'espace public, qui se traduit notamment par des dispositions relatives à la vitesse, à la priorité, aux manoeuvres, aux voies réservées et à la signalisation ;

Considérant que les modes de déplacement actifs ne constituent que très marginalement une source de danger pour les autres ; qu'à quelques exceptions près, la présence d'usagers actifs est prévisible et doit être anticipée sur la majorité des voies publiques ;

Considérant que le Code de la voie publique peut favoriser un usage durable et équitable de la voie publique, notamment en proposant aux gestionnaires de voiries un panel flexible et efficace de signaux routiers, marquages et feux ;

Considérant en outre que la sécurité routière est un objectif sociétal et sanitaire crucial, et que l'obligation d'extrême prudence à l'égard des usagers actifs mentionnée à l'article 7 est une disposition fondamentale pour une circulation routière apaisée et sécurisante ;

Considérant enfin que la cohérence et la clarté d'un Code de la voie publique sont indispensables à une appropriation aisée par les usagers, ainsi qu'à son application juste et efficace par les autorités ;

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — Dispositions introductives.

Section 1^{ère}. — Champ d'application.

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

Le présent code 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 code.

Section 2. — Définitions.

Art. 2. Définitions.

Pour l'application du présent code on entend par :

I – Voie publique :

1. Chaussée : la partie de la voie publique aménagée pour la circulation des véhicules en général.

2. 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.

3. Chaussée à voie centrale : la partie de la voie publique délimitée par les marques routières visées à l'article 73, § 2, qui indiquent de chaque côté les bords fictifs de la chaussée.

4. Pechstrook: op een autosnelweg of een autoweg, de strook gelegen rechts van de rijbaan, de busbaan of de spitsstrook.

5. 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 73, § 2 die de denkbeeldige rand van de rijbaan aanduidt.

6. Zijdelingse strook: de strook gelegen langs de middenrijbaan. De zijdelingse strook maakt geen deel uit van de rijbaan.

7. Fietspad: het deel van de openbare weg gesignaleerd door het verkeersbord D7 of door de wegmarkeringen bedoeld in artikel 75.

Het fietspad maakt geen deel uit van de rijbaan.

8. 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.

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

10. Kruispunt: de plaats waar twee of meer openbare wegen samenkomen. De plaats waar een oprit aansluit op de hoofdweg van een autosnelweg wordt beschouwd als een kruispunt.

11. Gelijkgrondse berm: het deel van de openbare weg, onderscheiden van het trottoir, de zijdelingse strook, het voorbehouden of verplichte deel van de openbare weg, het verplicht of niet verplicht fietspad, de parkeerstrook, de busbaan, de rijbaan, de vluchthaven en de pechstrook. Deze berm bevindt zich op hetzelfde hoogteniveau als de rijbaan.

12. Verhoogde berm: het deel van de openbare weg, onderscheiden van het trottoir, de zijdelingse strook, het voorbehouden of verplichte deel van de openbare weg, het verplicht of niet verplicht fietspad en de parkeerstrook, de busbaan, de rijbaan, de vluchthaven en de pechstrook. Deze berm bevindt zich op een hoger niveau dan de rijbaan.

13. Middenberm: het deel van de openbare weg, onderscheiden van het trottoir, de gelijkgrondse berm, de verhoogde berm, de zijdelingse strook, het voorbehouden of verplichte deel van de openbare weg, het verplicht of niet verplicht fietspad, de parkeerstrook, de busbaan, de rijbaan, de vluchthaven en de pechstrook. Deze berm in de lengterichting is een materiële scheiding van de rijbaan.

14. 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.

15. Aardeweg: een openbare weg die breder is dan een pad en die niet voor het 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.

16. Plein: elke open ruimte, waarop één of meerdere openbare wegen uitkomen.

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

17. Overweg: de gehele of gedeeltelijke kruising van de openbare weg door een of meer buiten de openbare weg aangelegde sporen.

18. 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 77, § 4, ofwel uit een verhoging op de rijbaan, ofwel uit beide elementen samen.

II – Gebruikers van de openbare weg en voertuigen:

19. Voetganger: een persoon die zich te voet verplaatst of die een voertuig aan de hand leidt met een breedte van maximum 1 m.

20. Bestuurder: een persoon die:

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

2° trek-, last- of rijdieren of vee, afzonderlijk of in kudde, geleidt of bewaakt.

21. Voertuig: elk middel van vervoer te land, alsmede alle verrijdbaar landbouw- of bedrijfsmaterieel.

4. Bande d'arrêt d'urgence : sur une autoroute ou une route pour automobiles, la bande située à droite de la chaussée, de la bande bus ou du couloir de secours.

5. 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 73, § 2 qui indique le bord fictif de la chaussée.

6. Bande latérale : la bande située le long de la chaussée à voie centrale. La bande latérale ne fait pas partie de la chaussée.

7. Piste cyclable : la partie de la voie publique qui est signalée par le signal D7 ou par les marques routières prévues à l'article 75.

La piste cyclable ne fait pas partie de la chaussée.

8. 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.

9. Dispositif surélevé : un aménagement qui est placé en travers de la voie publique et qui est destiné à ralentir la vitesse.

10. Carrefour : le lieu de rencontre de deux ou plusieurs voies publiques. Le lieu où une entrée rejoint la voie principale d'une autoroute est considéré comme un carrefour.

11. Accotement de plain-pied : la partie de la voie publique distincte du trottoir, de la bande latérale, de la partie de la voie publique réservée ou obligatoire, de la piste cyclable obligatoire ou non obligatoire, de la bande de stationnement, de la bande bus, de la chaussée, du refuge et de la bande d'arrêt d'urgence. Cet accotement se situe au même niveau que la chaussée.

12. Accotement en saillie : la partie de la voie publique distincte du trottoir, de la bande latérale, de la partie de la voie publique réservée ou obligatoire, de la piste cyclable obligatoire ou non obligatoire, de la bande de stationnement, de la bande bus, de la chaussée, du refuge et de la bande d'arrêt d'urgence. Cet accotement est surélevé par rapport au niveau de la chaussée.

13. Terre-plein central : la partie de la voie publique distincte du trottoir, de l'accotement de plain-pied, de l'accotement en saillie, de la bande latérale, de la partie de la voie publique réservée ou obligatoire, de la piste cyclable obligatoire ou non obligatoire, de la bande de stationnement, de la bande bus, de la chaussée, du refuge et de la bande d'arrêt d'urgence. Cet accotement longitudinal sépare matériellement la chaussée.

14. 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.

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

16. Place : tout espace ouvert où aboutissent une ou plusieurs voies publiques.

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

17. 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.

18. Ilot directionnel : un aménagement situé sur la chaussée, destiné à canaliser la circulation des véhicules et constitué soit par un marquage visé à l'article 77, § 4, soit par une surélévation de la chaussée, soit par la combinaison des deux.

II – Usagers de la voie publique et véhicules :

19. Piéton : une personne qui se déplace à pied ou qui conduit à la main un véhicule d'une largeur maximale de 1 m.

20. 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 m ;

2° guide ou garde des animaux de trait, de charge, de monture ou des bestiaux, isolés ou en troupeau.

21. Véhicule : tout moyen de transport par terre, ainsi que tout matériel mobile agricole ou industriel.

22. Voortbewegingstoestel:

1° ofwel een niet-gemotoriseerd voortbewegingstoestel, dit wil zeggen elk voertuig dat niet beantwoordt aan de definitie van een rijwiel, dat door de gebruiker of de gebruikers door middel van spierkracht wordt voortbewogen en niet met een motor is uitgerust, onder meer:

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

2° ofwel een gemotoriseerd voortbewegingstoestel, dit wil zeggen elk voertuig met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 25 km/u, onder meer:

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

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

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

4° De gebruikers van gemotoriseerde voortbewegingstoestellen worden gelijkgesteld met fietsers.

Echter, de personen met een verminderde mobiliteit die gemotoriseerde voortbewegingstoestellen gebruiken en waarmee niet sneller dan stapvoets wordt gereden, worden gelijkgesteld met voetgangers;

5° de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen worden niet gelijkgesteld met motorvoertuigen.

23. Rijwiel:

1° elk voertuig met twee of meer wielen, dat wordt voortbewogen door middel van pedalen of van handpedalen door één of meer van de gebruikers en niet met een motor is uitgerust, zoals een fiets, een ligfiets, een velomobiel, een driewieler of een vierwieler. Een ligfiets is een rijwiel met een bestuurder in bijna liggende positie en een velomobiel is een ligfiets met een carrosserie.

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

2° elk twee-, drie- of vierwielig voertuig met pedalen, uitgerust met een hulpaandrijving met als hoofddoel trapondersteuning waarvan de aandrijfkracht wordt onderbroken bij een voertuigsnelheid van maximum 25 km/u.

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;

3° Drie- en vierwielers die een breedte hebben van maximum 1 m worden gelijkgesteld met fietsen;

4° Bevestiging van een aanhangwagen aan een rijwiel brengt geen wijziging in de classificatie van dit voertuig.

24. Motorvoertuig: elk voertuig uitgerust met een motor, bestemd om op eigen kracht te rijden.

25. 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 4 kW en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van 25 km/u, met uitsluiting van de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen;

22. 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 :

- 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 dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 25 km/h, notamment :

- a) les trottinettes motorisées ;
- b) les chaises roulantes électriques ;
- c) les scooters électriques pour personnes à mobilité réduite ;
- d) les appareils électriques auto-équilibrants ;

3° les utilisateurs d'engins de déplacement non-motorisés qui se déplacent sans excéder l'allure du pas sont assimilés aux piétons.

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

4° Les utilisateurs d'engins de déplacement motorisés sont assimilés aux cyclistes.

Toutefois, les personnes à mobilité réduite qui utilisent des engins de déplacement motorisés, et qui se déplacent sans excéder l'allure du pas, sont assimilées aux piétons ;

5° les engins de déplacement motorisés ne sont pas assimilés à des véhicules à moteur.

23. Cycle :

1° 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 vélo couché, un vélomobile, un tricycle ou un quadricycle. Un vélo couché est un cycle dont le conducteur est en position presque couchée et un vélomobile est un vélo couché avec une carrosserie.

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 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 ;

2° 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.

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 ;

3° Les tricycles et les quadricycles d'une largeur de maximum 1 m sont assimilés à des bicyclettes ;

4° L'adjonction d'une remorque à un cycle ne modifie pas la classification de ce véhicule.

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

25. 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 inférieure ou égale à 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° ofwel een bromfiets klasse B, dit wil zeggen:

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;

3° ofwel een speedpedelec 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:

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

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

De maximale massa in rijkklare toestand is beperkt tot 270 kg voor de driewielige bromfietsen en tot 425 kg voor de vierwielige bromfietsen; 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.

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

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

27. Driewieler met motor: elk driewielig motorvoertuig dat niet beantwoordt aan de bepaling van het gemotoriseerd voortbewegingstoestel of van de bromfiets en waarvan de maximale massa in rijkklare toestand niet meer dan 1.000 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.

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

De bestuurders van driewielers met motor, uitgezonderd deze bedoeld in het tweede lid, worden gelijkgesteld met bestuurders van auto's.

28. Vierwielier met motor: elk vierwielig motorvoertuig dat niet beantwoordt aan de bepaling van het gemotoriseerd voortbewegingstoestel of van de bromfiets, met een massa in rijkklare toestand van ten hoogste 450 kg of 600 kg voor voertuigen gebruikt voor het goederenvervoer. Voor de elektrische voertuigen geldt die massa zonder de batterijen.

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

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

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 inférieure ou égale à 4 kW s'il s'agit d'un moteur à allumage commandé, ou

- une puissance nette maximale inférieure ou égale à 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 ;

3° soit un speedpedelec 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 maximale de 45 km/h, avec les caractéristiques suivantes :

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

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

La masse maximale en ordre de marche 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.

26. 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.

27. 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 en ordre de marche 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.

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

Les conducteurs des tricycles à moteur, à l'exception des tricycles visés à l'alinéa 2, sont assimilés aux conducteurs de véhicules automobiles.

28. 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 en ordre de marche n'excède pas 450 kg ou 600 kg pour les véhicules affectés au transport de marchandises, cette masse s'entendant sans les batteries pour les véhicules électriques.

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

De bestuurders van vierwielers met motor worden gelijkgesteld met bestuurders van auto's.

29. Auto: elk motorvoertuig, dat niet beantwoordt aan de bepaling van het gemotoriseerd voortbewegingsstelsel, van de bromfiets, van de motorfiets en van de drie- en van de vierwielers met motor.

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

31. Auto voor dubbelgebruik: elke auto ontworpen en gebouwd voor het vervoer van personen en goederen met ten hoogste acht plaatsen, zonder die van de bestuurder.

32. 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 bestelwagens of autobussen.

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

34. Bestelwagen: elke auto ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen waarvan de maximale toegelaten massa 3.500 kg niet overschrijdt.

35. 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.

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

37. Vrachtauto: elke auto ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen waarvan de maximale toegelaten massa 3.500 kg overschrijdt.

38. Trekkend voertuig: elke auto ontworpen en gebouwd voor het trekken van een oplegger.

39. Aanhangwagens: elk voertuig dat bestemd is om door een ander te worden voortbewogen.

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

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

42. 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 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.

43. Prioritair voertuig: elk voertuig uitgerust met een of meerdere blauwe knipperlichten en een speciaal geluidstoestel.

44. Sleep: elke groep voertuigen die aan elkaar gekoppeld zijn met het doel door één en dezelfde kracht te worden voortbewogen.

45. Folkloristische voertuig: elk voertuig dat uitsluitend bestemd is voor folkloristische manifestaties en slechts bij uitzondering op de openbare weg komt ofwel ter gelegenheid van een toegelaten folkloristische manifestatie, of op de weg er naartoe ofwel voor proefritten met het oog op die manifestatie.

46. 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.

Les conducteurs des quadricycles à moteur sont assimilés aux conducteurs de véhicules automobiles.

29. 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.

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

31. Voiture mixte : tout véhicule automobile conçu et construit pour le transport de personnes et de marchandises avec huit places au maximum, non compris le siège du conducteur.

32. 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.

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

34. Camionnette : tout véhicule automobile conçu et construit pour le transport de marchandises dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3.500 kg.

35. 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.

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

37. Camion : tout véhicule automobile conçu et construit pour le transport de marchandises dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg.

38. Véhicule tracteur : tout véhicule automobile conçu et construit pour tirer une remorque.

39. Remorque : tout véhicule destiné à être tiré par un autre.

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

41. 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.

42. 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 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.

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

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

45. Véhicule folklorique : tout véhicule exclusivement destiné aux manifestations folkloriques qui ne se rend qu'exceptionnellement sur la voie publique, soit à l'occasion d'une manifestation folklorique autorisée, soit sur le chemin pour s'y rendre ou en revenir, soit pour des essais en vue de cette manifestation.

46. Habitacle : 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 – Andere definities:

47. 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 goederen.

48. 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 goederen. Tanken of de batterij van een elektrisch of hybride elektrisch voertuig opladen wordt beschouwd als parkeren.

49. Deelvoertuig: voertuigen gebruikt via een vereniging of een vennootschap voor deelvoertuigen, met uitzondering van het gebruik van voertuigen bestemd voor gewone verhuur of huurkoop.

50. Voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer: de voertuigen van de exploitanten die overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad zijn belast met een openbare dienstverplichting en die worden ingezet voor het geregeld openbaar vervoer van personen of de voertuigen die belast zijn met het toezicht, controle of onderhoud ervan.

51. Parkeerkaart: een kaart die de houder ervan recht geeft op een bijzondere parkeerregeling, zoals voor onder meer bewoners, deelvoertuigen, personen met een handicap. Het model van de parkeerkaart voor personen met een handicap wordt bepaald door de minister bevoegd voor de Sociale Zekerheid en het document dat in een ander land door de bevoegde overheid van dat land aan personen met een handicap wordt afgeleverd, wordt hiermee gelijkgesteld.

52. 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 voor het geregeld openbaar vervoer en de voertuigen gebruikt voor schoolvervoer;

3° de voertuigen voor het wegruimen van vuilnis;

4° de voertuigen die dienen voor een werk op die openbare weg;

5° de prioritaire voertuigen;

6° rijwielen, speedpedelecs en ruiters;

7° de begeleidende voertuigen van een groep;

8° de voertuigen voor toezicht, controle en onderhoud van het wegennet, als de aard van hun opdracht het vereist.

53. 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.

54. 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.

55. Lading: elk goed of materiaal dat door een voertuig wordt vervoerd.

56. Maximaal toegelaten massa (MTM): de maximale totale massa van het voertuig, bepaald volgens de weerstand van de onderdelen van het chassis overeenkomstig de voorschriften van het technisch reglement van de auto's.

57. Eigen massa: de massa van een rijklaar voertuig met carrosserie, uitrusting en toebehoren, dat brandstof, water en smeerolie heeft ingenomen, echter zonder inbegrip van de vervoerde personen of goederen.

58. Lege massa of massa in rijklare toestand: de eigen massa van het voertuig, en met de aanvullende uitrusting voor zijn normaal gebruik, alsook met de reglementaire uitrusting, met uitzondering van bijkomende benodigdheden.

59. Massa in beladen toestand (MBT): het geheel van de eigen massa van het voertuig en van de massa van zijn lading, van de bestuurder en van elke andere vervoerde persoon.

60. Reddingsstrook: de vrije ruimte tussen twee rijstroken in een file die mag gebruikt worden door de prioritaire voertuigen wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt, door de voertuigen van personen of diensten opgeroepen door het openbaar ministerie of door de federale of lokale politie om zich naar de plaats van een incident te begeven en door de takelwagens die zich naar een incident begeven.

III – Autres définitions :

47. S'arrêter : immobiliser un véhicule pendant le temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de marchandises.

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

49. Véhicule partagé : véhicule utilisé via une association ou une société de véhicules partagés, à l'exception de l'utilisation de véhicules destinés à la simple location ou location-vente.

50. Véhicules des services réguliers de transport en commun : les véhicules des opérateurs chargés d'une obligation de service public, conformément au Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil, et qui sont utilisés pour les services réguliers de transport en commun ou les véhicules chargés de leur surveillance, de leur contrôle et de leur entretien.

51. Carte de stationnement : une carte qui donne à son titulaire le droit à un règlement de stationnement particulier, entre autres les riverains, les véhicules partagés, les personnes en situation de handicap. Le modèle de la carte de stationnement pour personnes en situation de handicap est déterminé par le ministre compétent pour la Sécurité sociale et le document qui est délivré aux personnes en situation de handicap dans un pays étranger par l'autorité compétente de ce pays y est assimilé.

52. 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 affectés au ramassage des immondices ;

4° les véhicules destinés à effectuer des travaux sur cette voie publique ;

5° les véhicules prioritaires ;

6° les cycles, speedpedelecs et cavaliers ;

7° les véhicules d'escorte d'un groupe ;

8° les véhicules de surveillance, de contrôle et d'entretien de la voirie, lorsque la nature de leur mission l'exige.

53. 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.

54. 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.

55. Chargement : tout bien ou matériel transporté par un véhicule.

56. Masse maximale autorisée (MMA) : la masse totale maximale du véhicule déterminé d'après les résistances des organes du châssis conformément aux dispositions du règlement technique des véhicules automobiles.

57. Tare : la masse d'un véhicule en ordre de marche, avec carrosserie, équipement, accessoires et le plein de combustible, d'eau et de lubrifiant, mais non comprises les personnes ou marchandises transportées.

58. Masse à vide ou masse en ordre de marche : la tare d'un véhicule et avec l'équipement supplémentaire pour son usage normal ainsi que l'équipement réglementaire à l'exclusion d'accessoires complémentaires.

59. Masse en charge (MEC) : l'ensemble de la tare du véhicule et de la masse de son chargement, du conducteur et de toute autre personne transportée.

60. Couloir de secours : dans une file, l'espace libre entre deux bandes de circulation, qui peut être utilisé par les véhicules prioritaires lorsque la nature de leur mission le justifie, par les véhicules des personnes ou des services requis par le ministère public, la police fédérale ou locale pour se rendre sur le lieu d'un incident, et par les dépanneuses qui se rendent sur le lieu d'un incident.

HOOFDSTUK 2. — Bevoegde personen en signaalgevers.

Art. 3. Bevoegde personen.

§ 1. 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 uitgevaardigd door de federale overheid en de gewesten, zijn:

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

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.

§ 2. 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 uitgevaardigd door de federale overheid, zijn:

1° het personeel van het Directoraat-generaal bevoegd voor het Wegvervoer en de Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer, die met een mandaat van gerechtelijke politie belast zijn;

2° het douanepersoneel bij de uitoefening van zijn dienst;

3° de veldwachters, bedoeld in artikel 61 van het veldwetboek, aangesteld door de deputaties van de provincieraden, binnen de grenzen van hun territoriale bevoegdheid;

4° de conducteurs, controleurs en opzichters van de Algemene Dienst der Militaire Gebouwen, voor wat het gebruik van de militaire wegen betreft;

5° het personeel van de Belgische militaire politie bij de uitoefening van zijn dienst, uitsluitend inzake de toepassing van artikel 4, §§ 1 tot 3;

6° 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, 1°, bedoelde personeel niet op de plaats van de interventie aanwezig is;

7° 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 18, § 1, 1°, 21, 1°, a), 23 en 62, § 2, en wanneer een verkeersbord verbiedt zich op de overweg te begeven.

Art. 4. Bevelen van bevoegde personen.

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

§ 2. Als bevelen worden onder andere beschouwd:

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;

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;

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

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

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

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

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 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.

CHAPITRE 2. — Agents qualifiés et signaleurs.

Art. 3. Agents qualifiés.

§ 1^{er}. 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 par le gouvernement fédéral et les régions, sont :

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

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.

§ 2. 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 par le gouvernement fédéral, sont :

1° le personnel de la Direction générale compétente pour le Transport routier et la Sécurité routière du SPF Mobilité et Transports, investis d'un mandat de police judiciaire ;

2° les agents des douanes dans l'exercice de leurs fonctions ;

3° les gardes champêtres, visés à l'article 61 du code rural, désignés par la députation provinciale, dans la limite de leur compétence territoriale ;

4° les conducteurs, contrôleurs et surveillants du Service général des Constructions militaires, en ce qui concerne l'usage des routes militaires ;

5° 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 ;

6° 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 et pour autant que le personnel visé au § 1^{er}, 1°, ne soit pas présent sur les lieux de l'intervention ;

7° 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 18, § 1^{er}, 1°, 21, 1°, a), 23 et 62, § 2, et lorsqu'un signal interdit de s'engager sur un passage à niveau.

Art. 4. Injonctions des agents qualifiés.

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

§ 2. Sont notamment considérées comme injonctions :

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

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

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

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

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 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. 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 doorgangskarten bepaald in deze code 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 tijdens hun tocht;

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 het opschrift "signaalgever" op de voorkant en de achterkant en uitgerust zijn met een schijf waarop het verkeersbord C3 afgebeeld is of met het in artikel 4, § 2, 3° bedoelde rood licht;

2° een minimumleeftijd hebben van:

a) 25 jaar voor groepen motorfietsers;

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

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

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

1° het verkeer stilleggen;

2° het verkeer omleiden via een andere reisweg.

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

Art. 6. Hiërarchische rangorde van de bevelen en aanwijzingen, verkeersstekens en verkeersregels.

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

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

2° de verkeerslichten wanneer deze regelmatig zijn naar de vorm en voldoende zichtbaar zijn.

Evenwel:

a) de voorrangsborden blijven gelden bij het oranje-geel knipperlicht en bij de lichten geplaatst boven de rijstroken of andere delen van de openbare weg, bedoeld in artikel 59;

b) het voorrangsbord B22 blijft gelden bij de verkeerslichten bedoeld in de artikelen 57 en 60;

3° de aanwijzingen van de signaalgevers gegeven overeenkomstig artikel 5 van dit reglement;

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

5° de verkeersregels zoals opgenomen in deze code.

§ 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 code 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 en situation de handicap ou âgées ;

2° pour assurer la sécurité de groupes d'usagers au cours de leurs trajets ;

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

2° avoir un âge minimum de :

a) 25 ans pour les groupes de motocyclistes ;

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 ans pour la traversée ou l'accompagnement d'enfants, de personnes en situation de handicap, de personnes âgées ou pour des groupes d'usagers autres que des motocyclistes ou des cavaliers.

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

1° arrêter la circulation ;

2° dévier la circulation via un autre itinéraire.

Aux endroits où la circulation est réglée par des signaux lumineux, 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. Ordre hiérarchique des injonctions et indications, signaux routiers et règles de circulation.

Les usagers doivent se conformer, par ordre de priorité :

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

2° aux signaux lumineux de circulation lorsque ceux-ci sont réguliers en la forme et suffisamment visibles.

Toutefois :

a) les signaux de priorité restent d'application en présence d'un feu jaune-orange clignotant et de signaux lumineux placés au-dessus des bandes de circulation ou d'autres parties de la voie publique, visés à l'article 59 ;

b) le signal de priorité B22 reste d'application en présence des signaux lumineux visés aux articles 57 et 60 ;

3° aux indications des signaleurs données conformément à l'article 5 ;

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

5° aux règles de circulation telles que définies dans le présent code.

HOOFDSTUK 3. — Regels voor het gebruik van de openbare weg.

Afdeling 1. — Algemene gedragsregels voor de weggebruikers.

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 en de belemmering ervan, 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.

§ 4. 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.

Afdeling 2. — Bestuurders.

Art. 8. Bestuurders.

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

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

§ 2. Onder voorbehoud van de regels van de gewesten inzake de scholing en de examens over de kennis en de vaardigheid die nodig zijn om voertuigen van elke categorie te besturen en inzake de vakbekwaamheid, is de vereiste minimumleeftijd voor het rijden op de openbare weg vastgesteld op:

1° 14 jaar voor de bestuurders van niet ingespannen trekdieren, van last- of rijdieren of van vee. Die leeftijd wordt echter teruggebracht op 12 jaar voor ruiters als zij begeleid worden door een ruiter die ten minste 18 jaar oud is;

2° 16 jaar voor de bestuurders van gespannen;

3° 16 jaar voor de bestuurders van gemotoriseerde voortbewegings-toestellen. Echter, in de volgende gevallen is er geen minimumleeftijd:

a) in een erf;

b) op een voorbehouden weg;

c) in een voetgangerszone;

d) in een speelstraat;

e) voor de personen met een verminderde mobiliteit;

4° 16 jaar voor de bestuurders van bromfietsen, voor zover het voertuig geen passagier vervoert;

5° 16 jaar voor de bestuurders van voertuigen van de categorie A1 bedoeld in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;

6° 16 jaar voor de bestuurders van de voertuigen van de categorie G bedoeld in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 20 ton;

7° 17 jaar voor de die houder zijn van een voorlopig rijbewijs categorie B bedoeld in artikel 3 van het koninklijk besluit van 10 juli 2006 betreffende het rijbewijs voor voertuigen categorie B;

8° 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 1 mei 2013 ;

9° 21 jaar voor de bestuurders van auto's dienend voor het bezoldigd vervoer van personen, andere dan autobussen en autocars;

10° 18 jaar voor de bestuurders van andere motorvoertuigen.

CHAPITRE 3. — Règles d'usage de la voie publique.

Section 1^{ère}. — Règles générales de comportement pour les usagers.**Art. 7.** Règles générales de comportement pour les 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 et à l'encombrement des lieux, à la densité de la circulation, au champ de visibilité, à l'état de la route, aux conditions climatiques, à la nature, à l'état et au 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 en situation de handicap, 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.

§ 4. 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.

Section 2. — Conducteurs.

Art. 8. Conducteurs.

§ 1^{er}. Tout véhicule ou train de véhicules en mouvement, doit avoir un conducteur.

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

§ 2. Sous réserve des règles régionales relatives à la formation à la conduite et aux examens relatifs à la connaissance et aux compétences nécessaires pour conduire des véhicules de toute catégorie, et relatives à l'aptitude professionnelle, l'âge minimal requis pour circuler sur la voie publique est fixé à :

1° 14 ans pour les conducteurs d'animaux de trait non attelés, d'animaux de charge, de montures ou de bestiaux. Toutefois, cet âge est ramené à 12 ans pour les cavaliers s'ils sont accompagnés d'un cavalier âgé de 18 ans au moins ;

2° 16 ans pour les conducteurs de véhicules attelés ;

3° 16 ans pour les conducteurs d'engins de déplacement motorisés. Toutefois, dans les cas suivants il n'y a pas de limitation d'âge :

a) dans une zone de rencontre ;

b) sur un chemin réservé ;

c) dans une zone piétonne ;

d) dans une rue réservée au jeu ;

e) pour les personnes à mobilité réduite ;

4° 16 ans pour les conducteurs de cyclomoteurs, pour autant que le véhicule ne transporte pas de passager ;

5° 16 ans pour les conducteurs de véhicules de la catégorie A1 visée à l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire ;

6° 16 ans pour les conducteurs de véhicules de la catégorie G, visée à l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 20 tonnes ;

7° 17 ans pour les conducteurs titulaires d'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 ;

8° 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 délivrée avant le 1^{er} mai 2013 ;

9° 21 ans pour les conducteurs des véhicules automobiles affectés au transport rémunéré de personnes, autres que les autobus et autocars ;

10° 18 ans pour les conducteurs des autres véhicules à moteur.

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

De bestuurder van een voertuig moet steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig goed in de hand hebben.

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

§ 5. Behalve wanneer zijn voertuig stilstaat of geparkeerd is, mag de bestuurder geen mobiel elektronisch apparaat met een scherm gebruiken, vasthouden noch manipuleren, tenzij het in een daartoe bestemde houder aan het voertuig bevestigd is.

§ 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.

§ 7. Het is iedere bestuurder verboden de motor in vrijloopstand herhaaldelijk te versnellen. De bestuurders mogen daarenboven de motor niet laten draaien in vrijloopstand, behalve ingeval van noodzaak.

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

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

2° het deel van de openbare weg gesignaleerd door het verkeersbord D15;

3° de verhoogde berm;

4° de gelijkgrondse berm;

5° de zijdelingse strook;

6° de parkeerstrook;

7° het niet verplicht fietspad;

8° het fietspad;

9° 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 wanneer ze de rijbaan of de zijdelingse strook volgen, of rechts wanneer veiligheidsredenen het rechtvaardigen.

In een voetgangerszone, een erf, een speelstraat, een schoolstraat en op een voorbehouden weg 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 een plein.

Elke bestuurder moet een verkeersgeleider aan zijn linkerhand laten.

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 opzichte van hun rijrichting links gelegen rijbaan niet volgen.

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

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

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

2° op een rijbaan met éénrichtingsverkeer.

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

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

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

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.

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

§ 5. Sauf lorsque son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut utiliser, tenir en main ni manipuler aucun appareil électronique mobile doté d'un écran, à moins qu'il ne soit fixé au véhicule dans un support destiné à cette fin.

§ 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.

§ 7. Il est interdit à tout conducteur de procéder, au point mort, à des accélérations répétées du moteur. Les conducteurs doivent en outre veiller à ne pas laisser le moteur en marche au point mort, sauf en cas de nécessité.

Section 3. — Règles générales relatives à la place sur la voie publique.

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

2° la partie de la voie publique signalée par le signal D15 ;

3° l'accotement en saillie ;

4° l'accotement de plain-pied ;

5° la bande latérale ;

6° la bande de stationnement ;

7° la piste cyclable non obligatoire ;

8° la piste cyclable ;

9° 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 lorsqu'ils empruntent la chaussée ou la bande latérale, ou à droite si les circonstances de sécurité le justifient.

Dans une zone piétonne, une zone de rencontre, une rue réservée au jeu, une rue scolaire et sur un chemin réservé, 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 une place.

Tout conducteur doit laisser un îlot directionnel à sa gauche.

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 gauche par rapport au sens de leur marche.

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

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

1° sur une chaussée à deux bandes de circulation ou plus dans le sens suivi ;

2° sur une chaussée à sens unique.

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

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;

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.

§ 5. Het is verboden op de spitsstrook te rijden wanneer de verkeerslichten bedoeld in artikel 59 of de signalisatie bedoeld in artikel 63, § 3, buiten werking zijn, behalve:

- 1° in de gevallen bedoeld in paragraaf 4;
- 2° om de autosnelweg op te rijden of te verlaten;
- 3° om van richting te veranderen.

§ 6. Fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A moeten gebruik maken van onderstaande delen van de openbare weg, wanneer deze berijdbaar zijn:

- 1° het gemarkeerd fietspad rechts in de gevolgde rijrichting, of
- 2° het fietspad aangeduid door het verkeersbord D7, of
- 3° het deel van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D9, of
- 4° de zijdelingse strook rechts in de gevolgde rijrichting, of
- 5° enkel voor fietsers, het deel van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D11.

Bij gebrek daaraan moeten zij rechts in de gevolgde rijrichting gebruik maken van:

- 1° de rijbaan, of
- 2° de gelijkgrondse berm of de parkeerstrook, of
- 3° enkel voor fietsers, buiten de bebouwde kom, het trottoir of het deel van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D13 of de verhoogde berm.

Evenwel:

1° zij mogen het fietspad, het deel van de openbare weg aangeduid door de verkeersborden D9 of D11 of de zijdelingse strook verlaten om van richting te veranderen of om in te halen;

2° de fietsers van minder dan 12 jaar mogen in alle omstandigheden het trottoir en de verhoogde berm volgen;

3° in een fietszone, een speelstraat en een schoolstraat, mogen bestuurders van rijwielen 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.

Wanneer op een rijbaan met éénrichtigverkeer bestuurders van rijwielen zijn toegelaten in tegenrichting, moeten ze zoveel mogelijk rechts houden;

4° in een voetgangerszone, op een voorbehouden weg en in een erf mogen bestuurders van rijwielen de ganse breedte van de openbare weg gebruiken.

Wanneer op een rijbaan met éénrichtigverkeer bestuurders van rijwielen zijn toegelaten in tegenrichting, moeten ze zoveel mogelijk rechts houden;

5° behalve wanneer de toegelaten snelheid hoger is dan 50 km/u, hebben de bestuurders van ligfietsen, en velomobielen, die een breedte hebben van maximum 1 m, de keuze tussen het fietspad, de delen van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D9 of D11 en de rijbaan.

§ 7. Fietsers, bestuurders van speedpedelecs en tweewielige bromfietsen klasse A mogen gebruik maken van het niet verplicht fietspad.

§ 8. De plaats van de bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B en speedpedelecs is afhankelijk van de vigerende snelheidsbeperking:

- 1° snelheid beperkt tot 50 km/u of minder:
 - a) bestuurders van speedpedelecs mogen gebruik maken van:
 - i) het gemarkeerd fietspad rechts in de gevolgde rijrichting, of
 - ii) het fietspad aangeduid door het verkeersbord D7, of
 - iii) het deel van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D9, of
 - iv) de zijdelingse strook rechts in de gevolgde rijrichting, of
 - v) de rijbaan;

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° 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. Il est interdit de circuler sur la bande réservée aux heures de pointe lorsque les feux de signalisation visés à l'article 59 ou la signalisation visée à l'article 63, § 3, ne fonctionnent pas, sauf :

- 1° dans les cas visés au paragraphe 4 ;
- 2° pour accéder ou sortir de l'autoroute ;
- 3° pour changer de direction.

§ 6. Les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe A doivent emprunter les parties de la voie publique énumérées ci-dessous, lorsqu'elles sont praticables :

- 1° la piste cyclable marquée située à droite dans le sens suivi, ou
- 2° la piste cyclable indiquée par le signal D7, ou
- 3° la partie de la voie publique indiquée par le signal D9, ou

4° la bande latérale située à droite dans le sens suivi, ou

5° seulement pour les cyclistes, la partie de la voie publique indiquée par le signal D11.

En l'absence de ces aménagements, ils doivent emprunter, à droite dans le sens suivi :

- 1° la chaussée, ou
- 2° l'accotement de plain-pied ou la bande de stationnement, ou

3° seulement pour les cyclistes, en dehors des agglomérations, le trottoir ou la partie de la voie publique indiquée par le signal D13, ou l'accotement en saillie.

Toutefois :

1° ils peuvent quitter la piste cyclable, la partie de la voie publique indiquée par les signaux D9 ou D11 ou la bande latérale pour changer de direction ou pour dépasser ;

2° les cyclistes âgés de moins de 12 ans peuvent emprunter en toutes circonstances le trottoir et l'accotement en saillie ;

3° dans une zone cyclable, une rue réservée au jeu et une rue scolaire, les conducteurs de cycles 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.

Lorsque la chaussée est à sens unique et que les conducteurs de cycles sont autorisés à l'emprunter à contresens, ils doivent se tenir le plus à droite possible ;

4° dans une zone piétonne, sur un chemin réservé et dans une zone de rencontre, les conducteurs de cycles peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique.

Lorsque la chaussée est à sens unique et que les conducteurs de cycles sont autorisés à l'emprunter à contresens, ils doivent se tenir le plus à droite possible ;

5° sauf lorsque la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h, les conducteurs de vélos couchés et de vélomobiles, d'une largeur maximale d'1 m, ont le choix entre la piste cyclable, la partie de la voie publique indiquée par le signal D9 ou D11, et la chaussée.

§ 7. Les cyclistes, les conducteurs de speedpedelecs et de cyclomoteurs à deux roues de classe A peuvent emprunter la piste cyclable non obligatoire.

§ 8. La place des conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe B et de speedpedelecs dépend de la limitation de vitesse en vigueur :

- 1° vitesse limitée à 50 km/h ou moins :
 - a) les conducteurs de speedpedelecs peuvent emprunter :
 - i) la piste cyclable marquée située à droite dans le sens suivi, ou
 - ii) la piste cyclable indiquée par le signal D7, ou
 - iii) la partie de la voie publique indiquée par le signal D9, ou
 - iv) la bande latérale située à droite dans le sens suivi, ou
 - v) la chaussée ;

b) bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B moeten gebruik maken van de rijbaan;

c) in een fietszone, een speelstraat en een schoolstraat mogen bestuurders van speedpedelecs 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.

Wanneer op een rijbaan met éénrichtingsverkeer speedpedelecs zijn toegelaten in tegenrichting, moeten ze zoveel mogelijk rechts te houden;

d) in een voetgangerszone, op een voorbehouden weg en in een erf mogen bestuurders van speedpedelecs de ganse breedte van de openbare weg gebruiken.

Wanneer op een rijbaan met éénrichtingsverkeer speedpedelecs zijn toegelaten in tegenrichting, moeten ze zoveel mogelijk rechts te houden;

2° toegelaten snelheid hoger dan 50 km/u:

Bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B en speedpedelecs moeten gebruik maken van onderstaande delen van de openbare weg, wanneer deze berijdbaar zijn:

a) het gemarkeerd fietspad rechts in de gevolgde rijrichting, of

b) het fietspad aangeduid door het verkeersbord D7, of

c) het deel van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D9, of

d) de zijdelingse strook rechts in de gevolgde rijrichting.

Bij gebrek daaraan moeten zij rechts in de gevolgde rijrichting gebruik maken van de rijbaan.

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

§ 9. 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.

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

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

De bestuurders van niet ingespannen trekdieren, van last- of rijdieren of van vee, mogen de zijdelingse strook die rechts in hun richting ligt, volgen.

§ 11. Op een voorbehouden weg 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.

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.

§ 2. Iedere bestuurder moet in alle omstandigheden kunnen stoppen voor een hindernis die kan worden voorzien.

§ 3. Iedere bestuurder moet in alle omstandigheden, en rekening houdend met zijn snelheid, tussen zijn voertuig en zijn voorligger een voldoende veiligheidsafstand houden. Op openbare wegen waar de maximumsnelheid hoger is dan 50 km/u komt deze afstand overeen met de afstand die het voertuig heeft afgelegd gedurende een periode van ten minste twee seconden.

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

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

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

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

Hij moet stoppen indien deze dieren tekenen van angst vertonen.

b) les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe B doivent emprunter la chaussée ;

c) dans une zone cyclable, une rue réservée au jeu et une rue scolaire, les conducteurs de speedpedelecs 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.

Lorsque la chaussée est à sens unique et que les conducteurs de speedpedelecs sont autorisés à l'emprunter à contresens, ils doivent se tenir le plus à droite possible ;

d) dans une zone piétonne, sur un chemin réservé et dans une zone de rencontre, les conducteurs de speedpedelecs peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique.

Lorsque la chaussée est à sens unique et que les conducteurs de speedpedelecs sont autorisés à l'emprunter à contresens, ils doivent se tenir le plus à droite possible ;

2° vitesse autorisée supérieure à 50 km/h :

Les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues de classe B et de speedpedelecs doivent emprunter les parties de la voie publique énumérées ci-dessous, lorsqu'elles sont praticables :

a) la piste cyclable marquée située à droite dans le sens suivi, ou

b) la piste cyclable indiquée par le signal D7, ou

c) la partie de la voie publique indiquée par le signal D9, ou

d) la bande latérale située à droite dans le sens suivi.

En l'absence de ces aménagements, ils doivent emprunter la chaussée, à droite dans le sens suivi.

Ils peuvent toutefois quitter la piste cyclable, la partie de la voie publique indiquée par le signal D9 ou la bande latérale pour changer de direction ou pour dépasser.

§ 9. 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.

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.

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

Les conducteurs d'animaux de trait non attelés, de charge, de monture ou de bestiaux, peuvent utiliser la bande latérale à droite par rapport au sens de leur marche.

§ 11. Sur un chemin réservé, 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. 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.

§ 3. Tout conducteur doit en toute circonstance et compte tenu de sa vitesse, maintenir entre son véhicule et celui qui le précède, une distance de sécurité suffisante. Sur les voies publiques où la limitation de vitesse est supérieure à 50 km/h cette distance correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes.

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

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

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

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

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

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.

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

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;

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.

§ 3. Voorrang van bepaalde categorieën van weggebruikers:

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

2° bij het naderen van een prioritair 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;

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, door te vertragen en, zo nodig, te stoppen.

In dat geval moet de autobusbestuurder geen voorrang verlenen aan de andere bestuurders die dezelfde richting volgen;

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, D13 of R12 dwarst, moet voorrang verlenen aan de weggebruikers die er overeenkomstig dit besluit gebruik van maken;

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.

Op plaatsen waar het verkeer geregeld wordt door een bevoegd persoon of door verkeerslichten, moet de bestuurder, zelfs wanneer het verkeer in zijn rijrichting is opgesteld, de voetgangers die zich regelmatig op de rijbaan hebben begeven, de gelegenheid laten het oversteken met een normale gang te beëindigen;

6° de fietser en de bestuurder van een tweewielige bromfiets die op het punt staan zich op een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen te begeven, moeten voorrang verlenen aan de naderende voertuigen.

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

7° de bestuurder van een rijwiel, een bromfiets klasse A, een speedpedelec, niet ingespannen trekdiere, last- of rijdieren of vee verleent voorrang aan de voetgangers:

a) op een deel van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D11 of D13;

b) op een gelijkgrondse berm;

c) op een parkeerstrook;

d) op een trottoir;

e) op een verhoogde berm;

f) op een zijdelingse strook;

g) in een voetgangerszone;

h) in een speelstraat;

i) in een schoolstraat;

j) in een erf;

k) op een voorbehouden weg;

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.

§ 3. Priorité de certaines catégories d'usagers :

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° à l'approche d'un véhicule prioritaire qui fait usage des feux bleus clignotants et de l'avertisseur sonore spécial, tout usager doit immédiatement dégager le passage, céder la priorité et, au besoin, s'arrêter ;

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 lorsqu'il a indiqué, suffisamment à temps, au moyen des feux indicateurs de direction, son intention de quitter son point d'arrêt en ralentissant et, au besoin, en s'arrêtant.

Dans ce cas, le conducteur d'autobus ne doit pas céder la priorité aux autres conducteurs qui suivent la même direction ;

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, D13 ou R12, doit céder la priorité aux usagers qui y circulent conformément au présent arrêté ;

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.

Aux endroits où la circulation est réglée par un agent qualifié ou par des signaux lumineux de circulation, le conducteur doit, même si la circulation est ouverte dans le sens de sa marche, permettre aux piétons que se sont engagés régulièrement sur la chaussée, d'achever la traversée à allure normale ;

6° le cycliste et le conducteur d'un cyclomoteur à deux roues qui sont sur le point de s'engager sur un passage pour 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 sur le passage, d'achever leur traversée ;

7° le conducteur d'un cycle, d'un cyclomoteur classe A, d'un speedpedelec, d'animaux de trait non attelés, de charge, de monture ou de bestiaux cède la priorité aux piétons :

a) sur une partie de la voie publique indiquée par le signal D11 ou D13 ;

b) sur un accotement de plain pied ;

c) sur une bande de stationnement ;

d) sur un trottoir ;

e) sur un accotement en saillie ;

f) sur une bande latérale ;

g) dans une zone piétonne ;

h) dans une rue réservée au jeu ;

i) dans une rue scolaire ;

j) dans une zone de rencontre ;

k) sur un chemin réservé ;

8° wanneer voetgangers het fietspad of het niet verplicht fietspad volgen, verlenen zij voorrang aan de andere weggebruikers die er zich bevinden;

9° wanneer voetgangers het deel van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D11 of D15, of de zijdelingse strook volgen, mogen ze er het verkeer niet nodeloos belemmeren.

Art. 12. Ritsen.

De bestuurders die, bij sterk vertraagd verkeer, rijden op een rijstrook die ophoudt of waarop het verder rijden wordt verhinderd:

1° mogen slechts vlak voor de versmalling invoegen in de aangrenzende vrije rijstrook;

2° maken hun voornemen om in te voegen tijdig genoeg kenbaar door middel van de richtingaanwijzers 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.

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 rechterrijstrook wordt verhinderd, moet eerst voorrang worden verleend aan één bestuurder op de rechterrijstrook en daarna aan één bestuurder op de linkerrijstrook.

Art. 13. Reddingsstrook.

in geval van file vormen de bestuurders op wegen met twee of meer rijstroken in de gevolgde rijrichting een reddingsstrook. Daartoe begeven de bestuurders:

1° op de linkerrijstrook zich uiterst links op deze rijstrook;

2° op de andere rijstrook of rijstroken zich uiterst rechts op deze rijstrook of elk van deze rijstroken.

De bestuurders van motorfietsen mogen gebruik maken van die reddingsstrook behalve wanneer een prioritair voertuig nadert dat gebruik maakt van de blauwe knipperlichten en het speciaal geluidstoestel.

Art. 14. 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;

4° zijn plaats in de normale verkeersstroom verlaten of terug innemen;

5° invoegen in de aangrenzende rijstrook, wanneer de gevolgde rijstrook ophoudt ingevolge verkeerstekens.

§ 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.

§ 3. Worden niet als manoeuvres beschouwd:

1° alle rijbewegingen die door een ander artikel van deze code worden geregeld, zoals:

a) het inhalen;

b) het kruisen;

c) het veranderen van richting;

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

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

f) het ritsen;

2° zich op het einde van een fietspad, een deel van de openbare weg aangeduid door de verkeersborden D9 of D11 of een zijdelingse strook op de rijbaan begeven om rechtdoor te rijden.

8° lorsque les piétons empruntent la piste cyclable ou la piste cyclable non obligatoire, ils cèdent la priorité aux autres usagers qui s'y trouvent ;

9° lorsque les piétons empruntent la partie de la voie publique signalée par le signal D11 ou D15, ou la bande latérale, ils ne peuvent pas y entraver la circulation sans nécessité.

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 :

1° peuvent seulement s'intercaler sur la bande libre adjacente juste devant le rétrécissement ;

2° indiquent suffisamment à temps leur intention de s'intercaler 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.

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. Couloir de secours.

En cas de file, les conducteurs forment un couloir de secours sur les routes à deux ou plusieurs bandes de circulation dans le sens suivi. Pour ce faire, les conducteurs qui circulent :

1° sur la bande de circulation située à gauche, serrent le plus à gauche sur cette bande ;

2° sur la ou les autres bandes de circulation, serrent le plus à droite sur chacune de ces bandes de circulation.

Les conducteurs de motocyclettes peuvent emprunter ce couloir de secours, sauf à l'approche d'un véhicule prioritaire qui fait usage des feux bleus clignotants et de l'avertisseur sonore spécial.

Art. 14. Manœuvres.

§ 1^{er}. Le conducteur qui veut exécuter une manœuvre doit céder la priorité aux autres usagers.

Sont considérées notamment comme des manœuvres :

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 ;

4° quitter ou s'insérer dans le cours normal de la circulation ;

5° s'insérer dans la bande de circulation adjacente, lorsque la bande de circulation suivie prend fin en raison de la signalisation routière.

§ 2. Avant d'effectuer une manœuvre 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 manœuvre est accomplie.

§ 3. Ne sont pas considérés comme des manœuvres :

1° tout mouvement du véhicule qui est régi par un autre article du présent code, tel que :

a) le dépassement ;

b) le croisement ;

c) le changement de direction ;

d) les déplacements latéraux effectués par le motocycliste conformément à l'article 9, § 9. Ces déplacements ne nécessitent pas l'usage des indicateurs de direction ;

e) le fait pour l'autobus de quitter son point d'arrêt conformément à l'article 11, § 3, 3° ;

f) la tirette ;

2° le fait d'emprunter la chaussée à la fin d'une piste cyclable, d'une partie de la voie publique indiquée par les signaux D9 ou D11 ou d'une bande latérale en continuant à circuler tout droit.

Art. 15. Vrijmaken van de kruispunten.

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.

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 moeten stoppen en aldus het dwarsverkeer zou hinderen of beletten.

Art. 16. Kruisen.

§ 1. Het kruisen gebeurt rechts.

§ 2. De bestuurder moet bij het kruisen een voldoende zijdelingse afstand laten en, zo nodig, naar rechts uitwijken.

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, de zijdelingse strook of de parkeerstrook volgen.

§ 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.

Art. 17. Inhalen.

§ 1. Het inhalen geldt slechts ten aanzien van bestuurders die in beweging zijn.

§ 2. Behalve voor de toepassing van artikel 18, § 1, 5°, wordt niet als inhalen beschouwd:

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;

3° het sneller rijden van bestuurders op een gedeelte van de openbare weg dat voor bepaalde categorieën van weggebruikers is voorbehouden of verplicht ten opzichte van de voertuigen op een ander gedeelte van de openbare weg;

4° het sneller rijden van de fietsers of bestuurders van tweewielige bromfietsen op de busbaan, ten opzichte van de voertuigen die er stoppen of traag rijden;

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 ook tussen twee files in de gevolgde rijrichting rijden met een hogere snelheid dan de voertuigen die erop stoppen of traag rijden;

6° het sneller rijden van motorfietsen tussen twee files in de gevolgde rijrichting ten opzichte van de voertuigen die stoppen of traag rijden in die files.

In dat geval, op een autosnelweg 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.

Op autosnelwegen en autowegen moet hij daarenboven tussen de twee meest links gelegen rijstroken rijden.

§ 3. Bestuurders halen links in.

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.

§ 4. Vóór het links inhalen moet elke bestuurder:

1° er zeker van zijn dat:

a) de weg over een voldoende afstand vrij is om alle gevaar voor ongevallen te vermijden;

Art. 15. Dégagement des carrefours.

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.

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 serait vraisemblablement immobilisé dans le carrefour, gênant ou empêchant ainsi la circulation dans les directions transversales.

Art. 16. 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, la bande latérale 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'étroitesse du passage ou de la présence d'un véhicule à l'arrêt ou en stationnement ou d'un obstacle fixe.

Art. 17. 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 18, § 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° le fait que les conducteurs sur une partie de la voie publique qui est réservée à ou obligatoire pour certaines catégories d'usagers circulent à une vitesse plus grande que ceux sur une autre partie de la voie publique ;

4° le fait que les cyclistes ou les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sur la bande bus circulent à une vitesse plus grande que ceux qui y sont immobilisés ou y circulent lentement ;

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 aussi circuler entre deux files où la circulation se fait dans le même sens que le leur, à une vitesse plus grande que les véhicules qui y sont immobilisés ou y circulent lentement ;

6° le fait que les motocyclettes circulent entre deux files où la circulation se fait dans le même sens que le leur, à une vitesse plus grande que les véhicules qui y sont immobilisés ou qui y circulent lentement.

Dans ce cas, sur une autoroute, le motocycliste ne peut ni dépasser la vitesse de 50 km/h, ni circuler à plus de 20 km/h au-dessus de la vitesse pratiquée par les véhicules sur ces bandes de circulation ou files.

Sur les autoroutes et routes pour automobiles, il doit en outre circuler entre les deux bandes situées le plus à gauche.

§ 3. Les conducteurs dépassent par la gauche.

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. Avant de dépasser par la gauche, tout conducteur doit :

1° s'assurer que :

a) la voie est libre sur une distance suffisante pour éviter tout risque d'accident ;

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 richtingaanwijzers 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 uitgevoerd worden, mag de bestuurder de gelijkgrondse berm, de zijdelingse strook of de parkeerstrook volgen.

§ 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 richtingaanwijzers 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.

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;

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.

§ 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.

Het inhalen mag evenwel links gebeuren:

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;

2° op rijbanen met éénrichtingsverkeer, wanneer de verkeersomstandigheden dit rechtvaardigen.

Art. 18. Inhaalverbod.

§ 1. Het inhalen van een bestuurder is verboden:

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;

2° links op de kruispunten waar de bestuurder voorrang moet verlenen;

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;

4° wanneer de in te halen bestuurder zelf een andere bestuurder inhaalt, behalve wanneer de rijbaan drie of meer rijstroken heeft die bestemd zijn voor het verkeer in de gevolgde rijrichting;

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;

6° op de verhoogde inrichtingen;

7° bij neerslag, op de autosnelwegen, autowegen en wegen met ten minste vier rijstroken met of zonder middenberm, voor bestuurders van voertuigen en slepen bestemd voor het vervoer van goederen 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 fietszones is verboden, behalve voor fietsers en bestuurders van speedpedelecs.

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, la bande latérale 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. 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 de voyageurs.

Toutefois, le dépassement peut se faire à gauche :

1° s'il ne peut s'effectuer à droite en raison de l'étroitesse du passage ou de la présence d'un véhicule à l'arrêt ou en stationnement ou d'un autre obstacle fixe ;

2° sur les chaussées à sens unique lorsque les circonstances de la circulation le justifient.

Art. 18. Interdiction de dépassement.

§ 1^{er}. Le dépassement d'un conducteur est interdit :

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° par la gauche dans les carrefours où le conducteur doit céder la priorité ;

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° lorsque le conducteur à dépasser dépasse lui-même un autre conducteur, sauf lorsque la chaussée comporte trois bandes de circulation ou plus, affectées à la circulation dans le sens suivi ;

5° lorsque le conducteur à dépasser s'approche de ou s'arrête devant un passage pour piétons ou d'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° sur les dispositifs surélevés ;

7° en cas de précipitations, sur les autoroutes, routes pour automobiles et routes 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 marchandises 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 véhicules agricoles.

§ 2. Le dépassement dans les zones cyclables est interdit, sauf pour les cyclistes et les conducteurs de speedpedelecs.

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;

2° voorrang verlenen aan de voetgangers die de rijbaan oversteken die hij gaat oprijden;

3° rekening houden met de vertragsmogelijkheden van de achterliggers.

§ 2. De bestuurder die naar rechts afslaat moet:

1° zijn voornemen tijdig genoeg kenbaar maken door middel van de rechterraanwijzers 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;

2° zo dicht mogelijk bij de rechterraand van de rijbaan blijven.

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 rechterraand van de rijbaan kan blijven, daarbij gebruik makend van de rechterraanwijzers.

In dat geval moet hij zich vooraf ervan vergewissen dat geen achterligger reeds begonnen is in te halen;

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.

§ 3. De bestuurder die naar links afslaat moet:

1° zijn voornemen tijdig genoeg kenbaar maken door middel van de linkerrichtingaandwijzers 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;

2° op een rijbaan met tweerichtingsverkeer, voor zover de plaatsgesteldheid het toelaat, zich naar links begeven zonder de tegenliggers te hinderen;

3° op een rijbaan met éénrichtingsverkeer, zo dicht mogelijk bij de linkerrand ervan blijven zonder de tegenliggers te hinderen;

4° voorrang verlenen aan de tegenliggers op de rijbaan die hij gaat verlaten;

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.

Afdeling 4. — Regels in verband met het stilstaan en het parkeren.

Art. 20. Algemene regels betreffende het stilstaan en het parkeren.

§ 1. Elk stilstaand of geparkeerd voertuig moet worden opgesteld:

1° rechts ten opzichte van zijn rijrichting, behalve op rijbanen met éénrichtingsverkeer en in erven waar het zowel links als rechts mag opgesteld worden;

2° buiten de rijbaan:

a) binnen de bebouwde kommen, op de gelijkgrondse berm;

b) buiten de bebouwde kommen, op de gelijkgrondse of de verhoogde berm.

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 m breed vrijgelaten worden.

Indien de berm niet breed genoeg is, moet het geparkeerd voertuig gedeeltelijk op de berm en gedeeltelijk op de rijbaan opgesteld worden.

Indien er geen bruikbare berm is, wordt het geparkeerd voertuig op de rijbaan opgesteld.

Indien de berm niet breed genoeg is, moet het stilstaand voertuig opgesteld worden gedeeltelijk op de berm en gedeeltelijk op:

a) de zijdelingse strook;

b) de rijbaan indien er geen zijdelingse strook is.

Indien er geen bruikbare berm is, wordt het stilstaand voertuig opgesteld op:

a) de zijdelingse strook;

b) de rijbaan indien er geen zijdelingse strook is.

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° céder la priorité aux piétons qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager ;

3° tenir compte des possibilités de ralentissement de ceux qui le suivent.

§ 2. Le conducteur qui tourne à droite doit :

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° serrer le plus possible le bord droit de la chaussée.

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.

Dans ce cas, il doit s'assurer au préalable qu'aucun conducteur qui le suit n'a commencé un dépassement ;

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. Le conducteur qui tourne à gauche doit :

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° sur une chaussée à deux sens de circulation, se porter vers la gauche pour autant que la disposition des lieux le permette sans gêner les conducteurs venant en sens inverse ;

3° sur une chaussée à sens unique, serrer le plus possible le bord gauche de celle-ci sans gêner les conducteurs venant en sens inverse ;

4° céder la priorité aux conducteurs venant en sens inverse sur la chaussée qu'il s'apprête à quitter ;

5° aux carrefours, exécuter le mouvement aussi large 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.

Section 4. — Règles concernant l'arrêt et le stationnement.

Art. 20. Règles générales concernant l'arrêt et le stationnement.

§ 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° hors de la chaussée :

a) en agglomération, sur l'accotement de plain-pied ;

b) en dehors des agglomérations, sur les accotements de plain-pied et en saillie.

S'il s'agit 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 du côté extérieur de la voie publique.

Si l'accotement n'est pas suffisamment large, le véhicule en stationnement doit être rangé partiellement sur l'accotement et partiellement sur la chaussée.

A défaut d'accotement praticable, le véhicule en stationnement doit être rangé sur la chaussée.

Si l'accotement n'est pas suffisamment large, le véhicule à l'arrêt doit s'être arrêté partiellement sur l'accotement et partiellement sur :

a) la bande latérale ;

b) la chaussée lorsqu'il n'y a pas de bande latérale.

A défaut d'accotement praticable, le véhicule à l'arrêt doit s'être arrêté sur :

a) la bande latérale ;

b) la chaussée lorsqu'il n'y a pas de bande latérale.

§ 2. Elk voertuig dat volledig of ten dele op de rijbaan opgesteld is, moet opgesteld worden:

- 1° zover mogelijk van de aslijn van de rijbaan;
- 2° evenwijdig met de rand van de rijbaan, behoudens bijzondere plaatsaanleg;
- 3° in één enkele rij.

§ 3. Indien er parkeerplaatsen zijn, moeten de voertuigen zo worden opgesteld dat de markeringen niet worden overschreden.

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 m en voortbewegingstoestellen moeten buiten de rijbaan en de parkeerstroken 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. Wanneer die minimumafstand niet kan gerespecteerd worden, moeten zij overeenkomstig paragrafen 1 tot 3 worden opgesteld.

De voortbewegingstoestellen die gebruikt worden door personen met een verminderde mobiliteit mogen altijd buiten de rijbaan en die parkeerstroken opgesteld worden.

§ 5. Motorfietsen met een maximale breedte van 1 m mogen worden geparkeerd op een trottoir of een berm die door voetgangers moet worden gebruikt, mits op dit trottoir of deze berm een begaanbare strook van ten minste 1,50 m breed vrijgelaten wordt.

Art. 21. 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;
 - b) op de plaatsen waar de doorgang van spoorvoertuigen zou belemmerd worden;
 - c) op de oversteekplaatsen voor voetgangers en op de oversteekplaatsen voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen alsook op minder dan 5 m vóór deze oversteekplaatsen;
 - d) op minder dan 5 m vóór en achter de plaats waar de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen verplicht zijn het fietspad, het deel van de openbare weg aangeduid door de verkeersborden D9 of D11 of de zijdelingse strook te verlaten om op de rijbaan te rijden of de rijbaan te verlaten om op één van deze weggedeelten te rijden;
 - 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 m vóór en achter de hindernis;
 - f) op minder dan 20 m voor de verkeerslichten en verkeersborden. Dit verbod geldt niet voor voertuigen waarvan de hoogte, lading inbegrepen, niet meer dan 1,65 m bedraagt en als de onderkant van die verkeersborden of lichten zich ten minste 2 m boven de rijbaan bevindt;
 - g) in de nabijheid van de kruispunten, op minder dan 5 m van de verlenging van de dichtst bijgelegen rand van de dwarsrijbaan; indien evenwel een lokale trottoirverbreding aanwezig is, is het verbod geldig over de hele lengte van de trottoirverbreding;
 - h) op rotondes;
 - i) op autosnelwegen en autowegen;
 - j) 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;
 - k) op elk andere plaats waar het hinder of gevaar voor andere weggebruikers zou veroorzaken;
- 2° op de rijbaan:
 - a) in de tunnels en onder de bruggen;
 - b) nabij de top van een helling en in een bocht wanneer in die gevallen de zichtbaarheid onvoldoende is;
 - c) op de verhoogde inrichtingen;

§ 2. Tout véhicule rangé totalement ou partiellement sur la chaussée doit être placé :

- 1° à la plus grande distance possible de l'axe de la chaussée ;
- 2° parallèlement au bord de la chaussée, sauf aménagement particulier des lieux ;
- 3° en une seule rangée.

§ 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 m et les engins de déplacement doivent être rangés en dehors de la chaussée et des bandes de stationnement.

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. Lorsque cette distance minimale ne peut pas être respectée, ils doivent être rangés conformément aux paragraphes 1 à 3.

Les engins de déplacement utilisés par des personnes à mobilité réduite peuvent toujours être rangés hors de la chaussée et de ces bandes de stationnement.

§ 5. Les motocyclettes d'une largeur maximale d'1 m peuvent être rangées sur un trottoir ou un accotement que les piétons doivent emprunter à condition qu'une bande praticable d'au moins 1,50 m de largeur soit laissée à la disposition des piétons sur ce trottoir ou cet accotement.

Art. 21. Interdiction d'arrêt et de 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 m devant ces passages ;
 - d) à moins de 5 m devant et derrière les endroits où les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues sont obligés de quitter la piste cyclable, la partie de la voie publique indiquée par les signaux D9 ou D11 ou la bande latérale pour circuler sur la chaussée ou de quitter la chaussée pour circuler sur l'une de ces parties de la voie publique ;
 - e) aux endroits où les piétons, les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent emprunter la chaussée pour contourner un obstacle et à moins d'1,50 m devant et derrière l'obstacle ;
 - f) à moins de 20 m des signaux lumineux de circulation et des signaux routiers. Cette interdiction ne s'applique pas aux véhicules dont la hauteur, chargement compris, ne dépasse pas 1,65 m et si le bord inférieur de ces signaux se trouve à 2 m au moins au-dessus de la chaussée ;
 - g) aux abords des carrefours, à moins de 5 m du prolongement du bord le plus rapproché de la chaussée transversale ; toutefois, en présence d'une avancée de trottoir, l'interdiction porte sur l'ensemble de l'avancée du trottoir ;
 - h) dans les ronds-points ;
 - i) sur les autoroutes et routes pour automobiles ;
 - j) sur les emplacements de stationnement réservés aux personnes en situation de handicap à l'exception des personnes titulaires de la carte de stationnement pour personne en situation de handicap ;
 - k) à tout autre endroit où cela constitue une gêne ou un danger pour les autres usagers ;
- 2° sur la chaussée :
 - a) dans les tunnels et sous les ponts ;
 - b) à proximité du sommet d'une côte et dans un virage lorsque, dans ces cas, la visibilité est insuffisante ;
 - c) sur les dispositifs surélevés ;

3° buiten de rijbaan:

- a) op de trottoirs en, binnen de bebouwde kommen, op de verhoogde bermen;
- b) op de fietspaden;
- c) op de niet verplichte fietspaden;
- d) op het deel van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D9, D11, D13 of D15;
- e) op de busbanen ;
- f) op blindegeleidetegels.

Art. 22. Parkeerverbod.

Het is verboden een voertuig te parkeren in de volgende gevallen:

1° op de rijbaan en erbuiten:

a) op minder dan 1 m 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;

b) op minder dan 15 m aan weerszijden van een bord dat een halteplaats voor het geregeld openbaar vervoer aanwijst. Indien er evenwel een zig-zag markering of een lokale trottoirverbreding is voorzien, geldt het verbod over de hele lengte ervan;

c) voor de inrit van een eigendom, behalve de voertuigen waarvan de kentekenplaat leesbaar op die inrit is aangebracht;

d) op elke plaats waar het voertuig de toegang tot of het verlaten van buiten de rijbaan aangelegde parkeerplaatsen zou verhinderen;

e) op de zijdelingse stroken;

f) in erven;

2° op de rijbaan:

a) wanneer de vrije doorgang op de rijbaan minder dan 3 m breed zou worden;

b) wanneer de rijbaan verdeeld is in rijstroken;

c) op de rijbanen met tweerichtingsverkeer tegenover een ander stilstaand of geparkeerd voertuig, wanneer twee andere voertuigen daardoor elkaar moeilijk zouden kunnen kruisen;

d) op de middelste rijbaan van een openbare weg met drie rijbanen;

e) buiten de bebouwde kommen op de rijbaan van een openbare weg waarop het verkeersbord B9 is aangebracht;

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;

g) in de voetgangerszones;

3° het is verboden op de openbare weg voertuigen voor verkoop of voor verhuring ten toon te stellen.

Afdeling 5. — Gedragsregels op specifieke weggedeelten.

Art. 23. Spoorwegen en overwegen.

§ 1. Elk verkeer op buiten de rijbaan aangelegde sporen is verboden.

§ 2. De weggebruiker mag zich slechts op een overweg begeven na er zich van vergewist te hebben dat geen enkel spoorvoertuig nadert wanneer:

1° het een overweg is zonder slagbomen;

2° het een overweg is zonder verkeerslichten;

3° de lichten aan de overweg niet werken.

§ 3. Het is verboden zich op een overweg te begeven wanneer:

1° de slagbomen in beweging of gesloten zijn;

2° de rode knipperlichten branden;

3° het geluidsein werkt;

4° het verkeer zodanig belemmerd is dat de bestuurder waarschijnlijk op die overweg zou moeten stoppen.

3° hors chaussée :

a) sur les trottoirs et, dans les agglomérations, sur les accotements en saillie ;

b) sur les pistes cyclables ;

c) sur les pistes cyclables non obligatoires ;

d) sur la partie de la voie publique indiquée par le signal D9, D11, D13 ou D15 ;

e) sur les bandes bus ;

f) sur les dalles podotactiles.

Art. 22. Interdiction de 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 m 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 m de part et d'autre d'un panneau indiquant un point d'arrêt des services réguliers de transport en commun. 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 l'accès carrossable 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 ;

e) sur les bandes latérales ;

f) dans les zones de rencontre ;

2° sur la chaussée :

a) lorsque la largeur du passage libre sur la chaussée serait réduite à moins de 3 m ;

b) lorsque la chaussée est divisée en bandes de circulation ;

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) en dehors des agglomérations, sur la chaussée d'une voie publique pourvue du signal B9 ;

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) dans les zones piétonnes ;

3° il est interdit d'exposer sur la voie publique des véhicules en vue de les vendre ou de les louer.

Section 5. — Règles de comportement sur des parties de voies publiques particulières.

Art. 23. Voies ferrées et passages à niveau.

§ 1^{er}. Toute circulation est interdite sur les voies ferrées établies en dehors de la chaussée.

§ 2. L'utilisateur ne peut s'engager sur un passage à niveau qu'après s'être assuré qu'aucun véhicule sur rails n'approche lorsque :

1° il s'agit d'un passage à niveau sans barrières ;

2° il s'agit d'un passage à niveau sans signaux lumineux ;

3° ces signaux ne fonctionnent pas.

§ 3. Il est interdit de s'engager sur un passage à niveau lorsque :

1° les barrières sont en mouvement ou fermées ;

2° les feux rouges clignotants sont allumés ;

3° le signal sonore fonctionne ;

4° l'encombrement de la circulation est tel qu'en s'y engageant, le conducteur y serait vraisemblablement immobilisé.

Art. 24. Autosnelwegen.

§ 1. De toegang tot de autosnelwegen is verboden:

1° voor de voetgangers, de bestuurders van rijwielen, van bromfietsen en van dieren;

2° voor de bestuurders van voertuigen of slepen die de snelheid van 70 km/u niet kunnen bereiken, uitgezonderd in konvooi rijdende legervoertuigen;

3° voor de bestuurders van voertuigen die met een noodkoppeling of met een hulpkoppeling een ander voertuig slepen;

4° voor de bestuurders van vierwielers met motor zonder passagiersruimte;

5° voor 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.

§ 2. Op een autosnelweg is de maximale toegelaten snelheid 120 km/u.

Echter :

1° 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;

In dat geval blijven alleen de snelheidsbeperkingen lager dan 90 km/u opgelegd door het verkeersbord C43 van toepassing.

2° de snelheid van autocars uitgerust met een snelheidsbegrenzer tot 100 km/u en waarvan alle zitplaatsen zijn uitgerust met een veiligheidsgordel, is er beperkt tot 100 km/u.

In dat geval blijven alleen de snelheidsbeperkingen lager dan 100 km/u opgelegd door het verkeersbord C43 van toepassing;

§ 3. 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.

§ 4. Op autosnelwegen is het verboden:

1° de dwarsverbindingen te gebruiken;

2° te keren;

3° achteruit te rijden of te rijden in de tegenovergestelde rijrichting;

4° een voertuig te slepen met een nood- of hulpkoppeling;

5° te rijden aan een lagere snelheid dan 70 km/u, uitgezonderd voor in konvooi rijdende legervoertuigen.

§ 5. Op autosnelwegen zijn verboden:

1° stoeten, betogingen en samenscholingen;

2° reclametochten;

3° sportwedstrijden, in het bijzonder snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden.

§ 6. 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 verordeningbepalingen van intern recht voorzien moeten zijn van een oranje bord, moeten, behalve in geval van noodzaak, de autosnelwegen volgen.

Art. 25. Autowegen.

§ 1. De toegang tot autowegen is slechts toegestaan voor motorvoertuigen.

Echter, de volgende voertuigen hebben geen toegang tot de autowegen:

1° de vierwielers met motor zonder passagiersruimte;

2° de slepen van kermisvoertuigen;

3° de voertuigen die een defect voertuigen slepen met een nood- of hulpkoppeling;

4° de bromfietsen;

5° de landbouwvoertuigen.

§ 2. De bepalingen van artikel 24, §§ 4 en 5 gelden op de autowegen.

Art. 24. Autoroutes.

§ 1^{er}. 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 la vitesse de 70 km/h à l'exception des véhicules militaires circulant en convoi ;

3° aux conducteurs de 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.

§ 2. Sur autoroute, la vitesse maximale autorisée est de 120km/h.

Toutefois :

1° 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 ;

Dans ce cas, seules les limitations de vitesse inférieures à 90 km/h imposées par le panneau C43 restent d'application.

2° la vitesse des autocars équipés d'un limiteur de vitesse réglé sur une vitesse maximale de 100 km/h et dont toutes les places assises sont équipées d'une ceinture de sécurité, y est limitée à 100 km/h.

Dans ce cas, seules les limitations de vitesse inférieures à 100 km/h imposées par le panneau C43 restent d'application.

§ 3. 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 la plus à gauche de la chaussée.

§ 4. Il est interdit sur les autoroutes :

1° d'emprunter les raccordements transversaux ;

2° de faire demi-tour ;

3° de faire marche arrière ou de rouler en sens contraire au sens obligatoire ;

4° de remorquer un véhicule au moyen d'une attache de fortune ou d'une attache secondaire ;

5° de circuler à une vitesse inférieure à 70 km/h à l'exception des véhicules militaires en convoi.

§ 5. Sont interdits sur autoroutes :

1° les cortèges, manifestations et rassemblements ;

2° les défilés publicitaires ;

3° les épreuves sportives, notamment les courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse.

§ 6. 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. 25. 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 automobiles :

1° les quadricycles à moteur sans habitacle ;

2° les trains de véhicules forains ;

3° les véhicules qui remorquent un véhicule défectueux au moyen d'une attache de fortune ou d'une attache secondaire ;

4° les cyclomoteurs ;

5° les véhicules agricoles.

§ 2. Les dispositions de l'article 24, §§ 4 et 5 sont applicables sur les routes pour automobiles.

Art. 26. Erven.

§ 1. Spelen is er toegelaten op de ganse breedte van de openbare weg.

De personen die er spelen en de voetgangers mogen er het verkeer nietodeloos belemmeren.

§ 2. De bestuurders die er rijden, moeten voorrang verlenen aan de voetgangers en de personen die er spelen en er zo nodig voor stoppen. De bestuurders van motorvoertuigen die er rijden, moeten bovendien voorrang verlenen aan de bestuurders van rijwielen en speedpedelecs en er zo nodig voor stoppen.

Art. 27. 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 rechtrijstrook rijden als:

1° hij de rotonde niet verlaat via de eerste uitrit;

2° hij 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, moet de bestuurder niet zo dicht mogelijk bij de rechterrاند van de rijbaan rijden.

§ 3. Het oprijden en verlaten van een rotonde wordt beschouwd als een richtingsverandering. Echter, de richtingaanwijzers moeten slechts gebruikt worden bij het verlaten van de rotonde.

Art. 28. Voorbehouden wegen.

§ 1. Behoudens de categorieën van weggebruikers die afgebeeld staan op het verkeersbord R9, hebben toegang tot voorbehouden wegen:

1° rijwielen, als het symbool van de fiets is aangebracht op het verkeersbord R9;

2° de bestuurders van vee;

3° de voertuigen voor het wegruimen van vuilnis;

4° de voertuigen die dienen voor een werk op deze voorbehouden weg;

5° 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;

6° houders van een vrije doorgangkaart.

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.

§ 2. Spelen is er toegelaten op de ganse breedte van de openbare weg.

De personen die er spelen en de voetgangers mogen er het verkeer nietodeloos belemmeren.

§ 3. De bestuurders die er rijden, moeten voorrang verlenen aan de voetgangers en de personen die er spelen en er zo nodig voor stoppen. De bestuurders van motorvoertuigen die er rijden, moeten bovendien voorrang verlenen aan de bestuurders van rijwielen en speedpedelecs en er zo nodig voor stoppen.

Art. 29. Voetgangerszones.

§ 1. Alleen de volgende bestuurders hebben toegang tot de voetgangerszones:

1° de rijwielen en de speedpedelecs;

2° de voertuigen voor het wegruimen van vuilnis;

3° de voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer;

4° 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;

5° de voertuigen die dienen voor een werk in de voetgangerszone;

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° houders van een vrije doorgangkaart.

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.

Art. 26. Zones de rencontre.

§ 1^{er}. Jouer y est autorisé sur toute la largeur de la voie publique.

Les personnes qui y jouent et les piétons ne peuvent pas y entraver la circulation sans nécessité.

§ 2. Les conducteurs qui y circulent doivent céder la priorité aux piétons et aux personnes qui y jouent et, au besoin, s'arrêter. Les conducteurs de véhicules motorisés qui y circulent doivent en outre céder la priorité aux conducteurs de cycles et de speedpedelecs et, au besoin, s'arrêter.

Art. 27. 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, le conducteur peut circuler sur une autre bande de circulation que celle située à droite :

1° s'il ne quitte pas le rond-point à la première sortie ;

2° s'il 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, le conducteur n'est pas tenu 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. Toutefois, les feux indicateurs de direction doivent être utilisés que pour sortir du rond-point.

Art. 28. Chemins réservés.

§ 1^{er}. Outre les catégories d'usagers reproduits sur le signal R9, ont accès aux chemins réservés :

1° les cycles, si le symbole d'une bicyclette est apposé sur le signal R9 ;

2° les conducteurs de bétail ;

3° les véhicules affectés au ramassage des immondices ;

4° les véhicules destinés à effectuer des travaux sur ce chemin réservé ;

5° 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 ;

6° les détenteurs d'un laissez-passer.

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.

§ 2. Jouer y est autorisé sur toute la largeur de la voie publique.

Les personnes qui y jouent et les piétons ne peuvent pas y entraver la circulation sans nécessité.

§ 3. Les conducteurs qui y circulent doivent céder la priorité aux piétons et aux personnes qui y jouent et, au besoin, s'arrêter. Les conducteurs de véhicules motorisés qui y circulent doivent en outre céder la priorité aux conducteurs de cycles et de speedpedelecs et, au besoin, s'arrêter.

Art. 29. Zones piétonnes.

§ 1^{er}. Seuls les conducteurs suivants ont accès aux zones piétonnes :

1° les cycles et les speedpedelecs ;

2° les véhicules affectés au ramassage des immondices ;

3° les véhicules des services réguliers de transport en commun ;

4° 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 ;

5° les véhicules destinés à effectuer des travaux dans la zone piétonne ;

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 détenteurs d'un laissez-passer.

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.

§ 2. Spelen is er toegelaten op de ganse breedte van de openbare weg.

De personen die er spelen en de voetgangers mogen er het verkeer niet nodeloos belemmeren.

§ 3. De bestuurders die er rijden, moeten voorrang verlenen aan de voetgangers en de personen die er spelen en er zo nodig voor stoppen. De bestuurders van motorvoertuigen die er rijden, moeten bovendien voorrang verlenen aan de bestuurders van rijwielen en speedpedelecs en er zo nodig voor stoppen.

In die zones moeten de bestuurders van rijwielen en van speedpedelecs afstappen van hun voertuig wanneer de dichtheid van het voetgangersverkeer hun doorgang bemoeilijkt.

Art. 30. Speelstraten.

§ 1. Alleen de volgende bestuurders hebben toegang tot de speelstraat:

- 1° de bewoners en de personen die er een garage hebben;
- 2° de rijwielen en de speedpedelecs;
- 3° de voertuigen voor het wegruimen van vuilnis;
- 4° de voertuigen die dienen voor een werk in de speelstraat;

5° 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;

6° houders van een vrije doorgangskaat.

Houders van een vrije doorgangskaat 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.

§ 2. Spelen is er toegelaten op de ganse breedte van de openbare weg.

De personen die er spelen en de voetgangers mogen er het verkeer niet nodeloos belemmeren.

§ 3. De bestuurders die er rijden, moeten voorrang verlenen aan de voetgangers en de personen die er spelen en er zo nodig voor stoppen. De bestuurders van motorvoertuigen die er rijden, moeten bovendien voorrang verlenen aan de bestuurders van rijwielen en speedpedelecs en er zo nodig voor stoppen.

Art. 31. Schoolstraten.

§ 1. Alleen de volgende bestuurders hebben toegang tot de schoolstraat:

- 1° de rijwielen en de speedpedelecs;
- 2° 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;
- 3° de houders van een vrije doorgangskaat.

Houders van een vrije doorgangskaat 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.

§ 2. De voetgangers mogen er het verkeer niet nodeloos belemmeren.

§ 3. De bestuurders die er rijden, moeten voorrang verlenen aan de voetgangers en er zo nodig voor stoppen. De bestuurders van motorvoertuigen die er rijden, moeten bovendien voorrang verlenen aan de bestuurders van rijwielen en speedpedelecs en er zo nodig voor stoppen.

Afdeling 6. — Gedragsregels van specifieke weggebruikers en het gedrag hiertegenover.

Art. 32. Prioritaire voertuigen.

§ 1. De bestuurder van een prioritair 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;
- 3° moet deze code niet naleven, met uitzondering van artikelen 4, 8, § 5, 17, § 4, 1°, 21, 1°, a), 23, 32, 42, 43.

§ 2. Wanneer het verkeer door verkeerslichten wordt geregeld mag het prioritaire voertuig met een prioritaire opdracht, het rood licht voorbijrijden met een gematigde snelheid op voorwaarde dat:

- 1° de blauwe knipperlichten en het speciaal geluidstoestel worden gebruikt;
- 2° dit geen gevaar voor de andere weggebruikers oplevert.

§ 2. Jouer y est autorisé sur toute la largeur de la voie publique.

Les personnes qui y jouent et les piétons ne peuvent pas y entraver la circulation sans nécessité.

§ 3. Les conducteurs qui y circulent doivent céder la priorité aux piétons et aux personnes qui y jouent et, au besoin, s'arrêter. Les conducteurs de véhicules motorisés qui y circulent doivent en outre céder la priorité aux conducteurs de cycles et de speedpedelecs et, au besoin, s'arrêter.

Dans ces zones, les conducteurs de cycles et de speedpedelecs doivent descendre de leur véhicule lorsque la densité de circulation des piétons rend difficile leur passage.

Art. 30. Rues réservées au jeu.

§ 1^{er}. Seuls les conducteurs suivants ont accès à la rue réservée au jeu :

- 1° les personnes qui y habitent ou qui y ont un garage ;
- 2° les cycles et les speedpedelecs ;
- 3° les véhicules affectés au ramassage des immondices ;
- 4° les véhicules destinés à effectuer des travaux dans la rue réservée au jeu ;
- 5° 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 ;
- 6° les détenteurs d'un laissez-passer.

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.

§ 2. Jouer y est autorisé sur toute la largeur de la voie publique.

Les personnes qui y jouent et les piétons ne peuvent pas y entraver la circulation sans nécessité.

§ 3. Les conducteurs qui y circulent doivent céder la priorité aux piétons et aux personnes qui y jouent et, au besoin, s'arrêter. Les conducteurs de véhicules motorisés qui y circulent doivent en outre céder la priorité aux conducteurs de cycles et de speedpedelecs et, au besoin, s'arrêter.

Art. 31. Rues scolaires.

§ 1^{er}. Seuls les conducteurs suivants ont accès à la rue scolaire :

- 1° les cycles et les speedpedelecs ;
- 2° 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 ;
- 3° les détenteurs d'un laissez-passer.

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.

§ 2. Les piétons ne peuvent y entraver la circulation sans nécessité.

§ 3. Les conducteurs qui y circulent doivent céder la priorité aux piétons et, au besoin, s'arrêter. Les conducteurs de véhicules motorisés qui y circulent doivent en outre céder la priorité aux conducteurs de cycles et de speedpedelecs et, au besoin, s'arrêter.

Section 6. — Règles de comportement de différents usagers et comportement à leur égard.

Art. 32. 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° ne doit pas respecter le présent code, à l'exception des articles 4, 8, § 5, 17, § 4, 1°, 21, 1°, a), 23, 32, 42, 43.

§ 2. Lorsque la circulation est réglée par des signaux lumineux de circulation, le véhicule prioritaire en mission prioritaire peut franchir le feu rouge à vitesse modérée et à condition :

- 1° d'utiliser les feux bleus clignotants et l'avertisseur sonore spécial ;
- 2° de ne pas mettre en danger les autres usagers.

§ 3. Wanneer het prioritair voertuig geen prioritaire opdracht uitvoert, mogen de blauwe knipperlichten alleen worden gebruikt wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt.

§ 4. Elk prioritair voertuig heeft toegang tot voetgangerszones, voorbehouden wegen en speel- of schoolstraten, indien zijn opdracht het rechtvaardigt.

Art. 33. Oversteken voor voetgangers.

§ 1. Indien de voetgangers de rijbaan, het fietspad, de zijdelingse strook of de busbaan oversteken, moeten zij:

1° de oversteekplaats gebruiken, die op minder dan 20 m afstand gelegen is;

2° als er geen oversteekplaats voor voetgangers aanwezig is, haaks op de aslijn oversteken;

3° dit doen zonder te slenteren of te blijven staan.

§ 2. Indien de voetgangers de rijbaan, het fietspad, de zijdelingse strook of de busbaan oversteken, mogen zij op de plaatsen waar het verkeer noch door een bevoegd persoon, noch door verkeerslichten geregeld wordt, zich er op begeven met inachtneming van de naderende voertuigen.

§ 3. Op de plaatsen waar het verkeer geregeld wordt door verkeerslichten met het voetgangerssilhouet omringd door pijlen, mogen de voetgangers de rijbaan diagonaal oversteken.

§ 4. 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.

§ 5. De bepaling onder paragraaf 1, 1°, geldt niet voor de deelnemers aan een wandel- of loopwedstrijd.

Art. 34. Gedrag tegenover voetgangers.

§ 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.

§ 2. De bestuurder moet een zijdelingse afstand van ten minste 1 m laten tussen zijn voertuig en de voetgangers.

Buiten de bebouwde kommen bedraagt die zijdelingse afstand ten minste 1,50 m.

Indien deze minimumafstand niet nageleefd kan worden, moet de bestuurder vertragen om de voetganger voorbij te rijden en zo nodig moet hij stoppen.

§ 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.

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:

1° bij afwezigheid van een perron aan de halteplaats van een voertuig voor het geregeld openbaar vervoer;

2° bij het naderen van een voertuig gebruikt voor schoolvervoer waarvan alle richtingaanwijzers werken.

Art. 35. Gedrag van bestuurders van rijwielen of bromfietsen.

§ 1. Het is de bestuurders van rijwielen of van bromfietsen verboden te rijden:

1° zonder het stuur vast te houden;

2° zonder de voeten op de pedalen of op de voetsteunen te hebben;

3° door zich te laten voorttrekken;

4° als zij een dier aan de leiband houden.

§ 2. De fietsers en bestuurders van speedpedelecs 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.

Wanneer de fietsers en bestuurders van speedpedelecs de busbaan 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.

§ 3. 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.

§ 4. Tout véhicule prioritaire a accès aux zones piétonnes, aux chemins réservés, aux rues réservés au jeu et aux rues scolaires lorsque la nature de sa mission le justifie.

Art. 33. Traversées des piétons.

§ 1^{er}. Lorsque les piétons traversent la chaussée, la piste cyclable, la bande latérale ou la bande bus, ils doivent :

1° emprunter le passage pour piétons lorsqu'il y en a un à moins de 20 m ;

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.

§ 2. Lorsque les piétons traversent la chaussée, la piste cyclable, la bande latérale ou la bande bus, aux endroits où la circulation n'est réglée ni par un agent qualifié, ni par des signaux lumineux de circulation, ils ne peuvent s'y engager qu'en tenant compte des véhicules qui s'approchent.

§ 3. Aux endroits où la circulation est réglée par des signaux lumineux de circulation avec la silhouette du piéton entourée de flèches, les piétons peuvent traverser la chaussée en diagonale.

§ 4. 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.

§ 5. Le paragraphe 1^{er}, 1°, n'est pas applicable aux participants à une compétition pédestre ou à une course à pied.

Art. 34. Comportement à l'égard des piétons.

§ 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. Le conducteur doit laisser une distance latérale d'au moins 1 m entre son véhicule et les piétons.

En dehors des agglomérations cette distance est d'au moins 1,50 m.

Si cette distance minimale ne peut être respectée, le conducteur doit ralentir pour longer le piéton et, au besoin, s'arrêter.

§ 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.

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 en toute sécurité, 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 :

1° lorsqu'au point d'arrêt d'un véhicule des services réguliers de transport en commun il n'existe pas de quai d'embarquement ;

2° à l'approche d'un véhicule affecté au transport scolaire dont tous les indicateurs de direction fonctionnent.

Art. 35. Comportement des conducteurs de cycles ou de cyclomoteurs.

§ 1^{er}. Il est interdit aux conducteurs de cycles et de cyclomoteurs de rouler :

1° sans tenir le guidon ;

2° sans avoir les pieds sur les pédales ou sur les repose-pieds ;

3° en se faisant remorquer ;

4° en tenant un animal en laisse.

§ 2. Les cyclistes et les conducteurs de speedpedelecs 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.

Lorsque les cyclistes et conducteurs de speedpedelecs peuvent circuler sur la bande bus, 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.

§ 3. Wanneer bestuurders van bromfietsen klasse A of B de busbaan mogen volgen, moeten zij achter elkaar rijden en zoveel mogelijk rechts houden.

§ 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, het deel van de openbare weg aangeduid door de verkeersborden D9 of D11 of de zijdelingse strook bevinden deze gebruiken voor het oversteken van de rijbaan.

§ 5. Op de plaatsen waar het verkeer geregeld wordt door verkeerslichten met het fietssilhouet omringd door pijlen, mogen de fietsers en de bestuurders van tweewielige bromfietsen de rijbaan diagonaal oversteken.

§ 6. De bestuurders van drie- of vierwielige bromfietsen moeten dezelfde regels naleven als de bestuurders van auto's.

Art. 36. Gespannen - dieren.

§ 1. In een gespan mogen niet meer dan vier dieren achter elkaar en niet meer dan drie naast elkaar lopen.

§ 2. Het leidseel 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.

§ 3. 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.

Wanneer een gespan een ander voertuig voortbeweegt en de sleep, zonder inbegrip van de dissel van het eerste voertuig, langer dan 16 m is, moet een begeleider het tweede voertuig vergezellen.

De bestuurder van trek-, last- of rijdieren en van vee moet, zo nodig, door een voldoende aantal begeleiders bijgestaan worden.

§ 4. 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 of ongevallen veroorzaken.

De bestuurder mag de dieren die hij geleidt of bewaakt niet verlaten zonder de nodige voorzorgen te hebben genomen om enig ongeval te voorkomen.

§ 5. Binnen de bebouwde kommen is het verboden de ingespannen of de bereiden dieren te laten galopperen.

§ 6. 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.

Art. 37. 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 m 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 m.

Indien deze minimumafstand niet nageleefd kan worden, moet de bestuurder vertragen om de fietser, de bestuurder van een tweewielige bromfiets of de ruiter in te halen of te kruisen 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.

Art. 38. Gedrag van weggebruikers in georganiseerde groepen.

§ 1. De stoeten die een voertuig volgen en de op mars zijnde militaire kolonnes mogen gebruik maken van de rechterrijstrook; 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.

De andere groepen van voetgangers, zoals bij culturele, sportieve of toeristische activiteiten mogen rechts op de rijbaan gaan.

§ 3. Lorsque les conducteurs de cyclomoteurs de classe A ou B peuvent circuler sur la bande bus, ils doivent circuler l'un derrière l'autre et se tenir le plus à droite possible.

§ 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, la partie de la voie publique indiquée par les signaux D9 ou D11 ou la bande latérale, sont tenus de l'emprunter pour traverser la chaussée.

§ 5. Aux endroits où la circulation est réglée par des signaux lumineux de circulation avec la silhouette d'une bicyclette entourée de flèches, les cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues peuvent traverser la chaussée en diagonale.

§ 6. Les conducteurs des cyclomoteurs à trois ou quatre roues doivent observer les mêmes règles que les conducteurs de véhicules automobiles.

Art. 36. Véhicules attelés - animaux.

§ 1^{er}. Un attelage ne peut comporter plus de quatre animaux en file et plus de trois de front.

§ 2. Les dispositifs de conduite ou d'attelage doivent permettre au conducteur de rester maître des animaux attelés et de diriger son véhicule d'une manière sûre.

§ 3. Les véhicules attelés doivent être accompagnés de convoyeurs en nombre suffisant pour assurer la sécurité de la circulation. Dans tous les cas, dès que le nombre d'animaux est supérieur à cinq, un convoyeur sera adjoint au conducteur du véhicule.

Lorsqu'un véhicule attelé remorque un autre véhicule et que la longueur du train dépasse 16 m, timon du premier véhicule non compris, un convoyeur doit accompagner le second véhicule.

Le conducteur d'animaux de trait, de charge, de monture et de bestiaux doit, au besoin, être assisté de convoyeurs en nombre suffisant.

§ 4. 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'entraient la circulation ou ne provoquent d'accidents.

Le conducteur ne peut quitter les animaux qu'il guide ou garde sans avoir pris les précautions nécessaires pour éviter tout accident.

§ 5. Dans les agglomérations, il est interdit de laisser galoper les animaux attelés ou montés.

§ 6. 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.

Art. 37. 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 m entre son véhicule et le cycliste, le conducteur de cyclomoteur à deux roues ou le cavalier.

En dehors des agglomérations, cette distance est d'au moins 1,50 m.

Si cette distance minimale ne peut être respectée, le conducteur doit ralentir pour dépasser ou croiser le cycliste, le conducteur de cyclomoteur à deux roues ou le cavalier 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.

Art. 38. Comportement des usagers en groupes organisés.

§ 1^{er}. Les cortèges qui suivent un véhicule, ainsi que les colonnes militaires en marche peuvent utiliser la bande de circulation de droite ; 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, notamment lors d'activités culturelles, sportives ou touristiques, peuvent circuler à droite sur la chaussée.

§ 2. Wanneer er meer dan 100 deelnemers zijn, moeten de fietsers, bromfietsers, motorfietsers of driewielers met motor zich verdelen in groepen van maximum 100 deelnemers.

De groepen van meer dan 50 deelnemers moeten worden vergezeld door ten minste twee signaalgevers.

De groepen van 10 tot 50 deelnemers mogen worden vergezeld door ten minste één signaalgever.

§ 3. Groepen van 10 tot 50 fietsers mogen voorafgegaan en gevolgd worden, op een afstand van ongeveer 30 m, door een begeleidend voertuig; indien er slechts één begeleidend voertuig is, moet dit de groep volgen.

Groepen van 51 tot 100 fietsers moeten voorafgegaan en gevolgd worden, op een afstand van ongeveer 30 m, door een begeleidend voertuig.

Het bord V5 moet op het begeleidend voertuig aangebracht worden.

§ 4. De fietsers en de bromfietsers die in een groep van ten minste 10 deelnemers rijden, zijn niet verplicht de fietspaden, de delen van de openbare weg gesignaleerd door het verkeersbord D9 of D11 of de zijdelingse stroken te volgen en zij mogen bestendig met twee naast elkaar op de rijbaan rijden als zij gegroepeerd blijven.

De fietsers en de bromfietsers die met twee naast elkaar rijden mogen slechts van de rechterrijstrook 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.

§ 5. De ruiters die in een groep van ten minste 10 ruiters rijden, mogen vergezeld worden door ten minste één signaalgever.

§ 6. De legerkonvoien worden als volgt gesignaleerd:

1° het eerste voertuig voert een blauwe wimpel of, bij nacht, vooraan een blauw licht;

2° het laatste voertuig voert een groene wimpel of, bij nacht, vooraan een groen licht.

De wimpels worden aan de linkerkant van de voertuigen aangebracht.

Art. 39. Gedrag tegenover georganiseerde groepen weggebruikers.

§ 1. Het is de bestuurder verboden te breken door een georganiseerde groep van weggebruikers, zoals een rij scholieren, een op mars zijnde militaire kolonne, een stoet of samenkomst naar aanleiding van een culturele, sportieve of toeristische evenement.

§ 2. Elke weggebruiker moet onmiddellijk uitwijken, de rijbaan zo ver als mogelijk vrijmaken en stoppen:

1° bij het naderen van het openingsvoertuig dat een wedstrijdcaravaan of een publiciteitscaravaan met een rode vlag aankondigt;

2° bij het naderen van de renner of de groep renners die aan een wielervedstrijd deelnemen;

3° bij het naderen van het voertuig of de voertuigen van een wedstrijdcaravaan of een 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. 40. Slepen.

§ 1. Een rijwiel, een motorvoertuig en een gespan mogen slechts één enkel voertuig trekken.

Evenwel:

1° een motorfiets met zijspanwagen mag alleen een aanhangwagen trekken indien het zijspanwiel uitgerust is met een rem;

2° een takelwagen mag een trekkend voertuig met oplegger trekken, uitsluitend om het naar de plaats van herstelling te brengen.

§ 2. Paragraaf 1 geldt niet voor de hierna genoemde voertuigen:

1° slepen van kermisvoertuigen, woonwagens inbegrepen;

2° slepen van voertuigen die door aannemers van werken worden gebruikt en rijden hetzij tussen hun standplaats en de werf, hetzij van de ene werf naar de andere;

3° slepen van landbouwvoertuigen die rijden binnen een straal van 25 km van de hoeve;

§ 2. Lorsqu'il y a plus de 100 participants, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs, de motocyclettes ou de tricycles à moteur doivent se répartir en groupes de 100 participants au maximum.

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 par un signaleur au minimum.

§ 3. Les groupes comptant de 10 à 50 cyclistes peuvent être précédés et suivis, à une distance de 30 m environ, par un véhicule 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 cyclistes doivent être précédés et suivis, à une distance de 30 m environ, d'un véhicule d'escorte.

Le panneau V5 doit être apposé sur le véhicule d'escorte.

§ 4. Les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs circulant en groupe de 10 participants au minimum ne sont pas tenus d'emprunter les pistes cyclables, les parties de la voie publique signalées par le signal D9 ou D11 ou les bandes latérales et peuvent rouler en permanence à deux de front sur la chaussée s'ils restent groupés.

Les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs circulant à deux de front ne peuvent utiliser que la bande de circulation de droite. 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.

§ 5. Les cavaliers circulant en groupe d'au moins 10 cavaliers peuvent être accompagnés par un signaleur au minimum.

§ 6. Les convois militaires sont signalés de la façon suivante :

1° le premier véhicule porte un fanion bleu ou, de nuit, à l'avant, un feu bleu ;

2° le dernier véhicule porte un fanion vert ou, de nuit, à l'avant, un feu vert.

Les fanions sont fixés sur le côté gauche des véhicules.

Art. 39. Comportement à l'égard des groupes organisés d'usagers.

§ 1^{er}. Il est interdit au conducteur de couper un groupe d'usagers organisé, tel qu'un rang scolaire, une colonne militaire en marche, un cortège, un rassemblement à l'occasion d'une manifestation culturelle, sportive ou touristique.

§ 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 une caravane de course ou une caravane publicitaire au moyen d'un drapeau rouge ;

2° à l'approche du coureur ou du groupe de coureurs qui participent à une course cycliste ;

3° à l'approche du ou des véhicules composant une caravane de course ou une 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. 40. Trains de véhicules.

§ 1^{er}. Un cycle, un véhicule à moteur et un véhicule à traction animale ne peuvent tirer qu'un seul véhicule.

Toutefois :

1° une motocyclette avec side-car ne peut tirer une remorque que si la roue du side-car est munie d'un frein ;

2° une dépanneuse peut tirer un véhicule tracteur avec semi-remorque, uniquement pour l'amener jusqu'au lieu de réparation.

§ 2. Le paragraphe 1^{er} n'est pas applicable aux véhicules énumérés ci-après :

1° les trains de véhicules forains, y compris les roulottes ;

2° les trains de véhicules employés par les entrepreneurs de travaux et se déplaçant soit entre leur lieu de dépôt et le chantier, soit d'un chantier à l'autre ;

3° les trains de véhicules agricoles circulant dans un rayon de 25 km de la ferme ;

4° toeristische miniatuurtreinslepen mits de exploitatie ervan, door de gemeenteverheid als "openbare ontspanning" wordt toegelaten en zij voldoen aan de voorschriften van de gemeentelijke machtiging;

5° slepen van publiciteitsmaterieel;

6° slepen van folkloristische voertuigen;

7° slepen van voertuigen van de politie of de krijgsmacht, als de bepaling onder paragraaf 1 onverenigbaar is met de aard of met de tijdelijke of vaste aanwending van het voertuig.

De totale lengte van de slepen mag niet meer dan 25 m bedragen, behalve voor de voertuigen van de krijgsmacht.

§ 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.

§ 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:

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 kan verplaatsen of die niet alle veiligheidswaarborgen biedt.

§ 5. Zodra de afstand tussen de voorkant van een getrokken voertuig en de achterkant van het trekkend voertuig groter is dan 3 m, moet de koppeling gesignaleerd worden:

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 oranje-geel licht, tenzij de koppeling verlicht is.

HOOFDSTUK 4. — Zitplaatsen en veiligheidsuitrusting.

Art. 41. Zitplaatsen.

§ 1. 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 dat daarmee niet uitgerust moet zijn.

De bestuurders van rijwielen, bromfietsen, motorfietsen en drie- en vierwieler met motor, mogen niet meer personen vervoeren dan het aantal zitplaatsen.

De passagiers van deze voertuigen moeten de voeten op de voetsteunen hebben.

§ 2. Het is verboden personen te vervoeren op voortbewegingstoestellen, behalve op voortbewegingstoestellen gebouwd voor het vervoer van personen en zonder het aantal zitplaatsen te overschrijden.

Het is de bestuurders van voortbewegingstoestellen, van rijwielen, bromfietsen, motorfietsen en drie- en vierwieler met motor, verboden de "amazonezit", aan te nemen of te laten aannemen door een passagier.

Het is de passagiers van deze voertuigen verboden de "amazonezit", aan te nemen.

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, van de voertuigen voor het onderhoud en het toezicht van het wegennet, van de civiele bescherming en van de vuilnisophaaldiensten wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt.

Het is verboden personen te vervoeren in een aanhangwagen behalve indien deze getrokken wordt door een rijwiel, door dieren, een landbouwvoertuig of door een toeristische miniatuurtreinsleep. In dit geval moet de aanhangwagen uitgerust zijn met beveiligde zitplaatsen met afdoende bescherming voor handen, voeten en rug.

Art. 42. Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbeveiligingsystemen.

§ 1. Dit artikel voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 91/671/EEG van de Raad van 16 december 1991 betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingsystemen in voertuigen.

4° les 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° les trains de matériel publicitaire ;

6° les trains de véhicules folkloriques ;

7° les trains de véhicules de la police ou des forces armées, lorsque la disposition sous le paragraphe 1^{er} est inconciliable avec la nature ou l'affectation momentanée ou permanente du véhicule.

La longueur totale des trains de véhicules ne peut pas dépasser 25 m, sauf pour les véhicules des forces armées.

§ 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 toutes les garanties 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 ne présente pas toutes les garanties de sécurité.

§ 5. Dès que la distance entre l'avant d'un véhicule tracté et l'arrière du véhicule qui le tracte dépasse 3 m, 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.

CHAPITRE 4. — Places assises et dispositifs de sécurité.

Art. 41. Places assises.

§ 1^{er}. Le conducteur ne peut transporter plus de personnes que le nombre total de places équipées d'une ceinture ou d'un dispositif de retenue pour enfants homologué et de places qui ne doivent pas en être équipées.

Les conducteurs de cycles, cyclomoteurs, motocyclettes et tricycles et quadricycles à moteur, ne peuvent transporter plus de personnes que le nombre de places assises.

Les passagers de ces véhicules doivent avoir les pieds sur les repose-pieds.

§ 2. Il est interdit de transporter des personnes sur les engins de déplacement, sauf s'ils sont construits pour le permettre et sans excéder le nombre de places assises.

Il est interdit aux conducteurs d'engins de déplacement, cycles, cyclomoteurs, motocyclettes et tricycles et quadricycles à moteur, de prendre ou de laisser prendre par un passager la position dite « en amazone ».

Il est interdit aux passagers de ces véhicules d'y prendre la position dite « en amazone ».

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 la surveillance de la voirie, de la protection civile et du ramassage des immondices, lorsque la nature de leur mission le justifie.

Il est interdit de transporter des personnes dans une remorque, sauf si elle tirée par un cycle, par des animaux, par un véhicule agricole ou par un train miniature touristique. Dans ce cas, cette remorque doit être équipée de places assises qui offrent une protection suffisante des mains, des pieds et du dos.

Art. 42. Port de la ceinture de sécurité et usage des dispositifs de retenue pour enfants.

§ 1^{er}. Cet article transpose partiellement la directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules.

§ 2. De plaatsen uitgerust met veiligheidsgordels of kinderbeveiligingssystemen moeten bij voorrang worden ingenomen.

De veiligheidsgordel en het kinderbeveiligingssysteem worden gebruikt op een wijze die de beschermende werking ervan niet negatief beïnvloedt of kan beïnvloeden.

Het gebruik van een naar achteren gericht kinderbeveiligingssysteem is verboden op een passagierszitplaats met een voorairbag, tenzij deze airbag is uitgeschakeld.

§ 3. De bestuurder van een motorvoertuig moet de veiligheidsgordel dragen wanneer zijn zitplaats ermee is uitgerust.

De bestuurder mag enkel passagiers vervoeren indien zij beveiligd zijn overeenkomstig de regels bedoeld onder paragrafen 4 en volgende.

§ 4. Volwassen passagiers, alsook kinderen van minder dan achttien jaar die minstens 135 cm groot zijn, moeten de veiligheidsgordel dragen op plaatsen die ermee uitgerust zijn.

§ 5. In vierwielige bromfietsen, personenauto's, auto's voor dubbelgebruik, minibussen en bestelwagens is het gebruik van een geschikt kinderbeveiligingssysteem verplicht voor kinderen die kleiner zijn dan 135 cm.

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 drie 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.

Wanneer in het voertuig geen of een onvoldoende aantal kinderbeveiligingssystemen aanwezig is, dan mogen kinderen van drie 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:

- 1° het gaat om occasioneel vervoer;
- 2° het gaat om vervoer over een korte afstand;
- 3° de zitplaats is uitgerust met een veiligheidsgordel, waarmee het kind moet beveiligd worden;
- 4° de bestuurder van het voertuig is geen ouder van het kind of heeft niet dezelfde hoofdverblijfplaats als het kind.

§ 6. In taxi's is het gebruik van een kinderbeveiligingssysteem verplicht voor kinderen kleiner dan 135 cm indien er een in het voertuig aanwezig is.

Wanneer in het voertuig geen of een onvoldoende aantal kinderbeveiligingssystemen aanwezig is, dan mogen kinderen kleiner dan 135 cm zonder kinderbeveiligingssysteem vervoerd worden op een zitplaats die zich niet vooraan in het voertuig bevindt, op voorwaarde dat de veiligheidsgordel wordt gedragen.

§ 7. In autobussen en autocars is het gebruik van de veiligheidsgordel verplicht voor kinderen kleiner dan 135 cm op plaatsen die ermee uitgerust zijn.

§ 8. In vrachtauto's, trekkende voertuigen, kampeerwagens en landbouwvoertuigen is het gebruik van een geschikt kinderbeveiligingssysteem verplicht voor kinderen kleiner dan 135 cm.

§ 9. Op twee- of driewielige bromfietsen, motorfietsen met een maximale cilinderinhoud van 125 cm³ en drie- en vierwielers met motor is het vervoer van kinderen jonger dan drie jaar verboden en het gebruik van een geschikt kinderbeveiligingssysteem verplicht voor kinderen jonger dan acht jaar.

§ 10. Op motorfietsen met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³ is het vervoer van kinderen jonger dan acht jaar verboden.

§ 11. Op een rijwiel moeten kinderen jonger dan drie jaar in een kinderbeveiligingssysteem vervoerd worden dat met minimum een gordel, voetsteunen en een rugleuning uitgerust is.

Ze moeten kunnen zitten met hun rug tegen de rugleuning zonder behulp van een veiligheidsgordel.

Op de uitrusting bedoeld in artikel 81, § 7, is het vervoer van kinderen jonger dan drie jaar verboden.

§ 12. 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;

§ 2. Les places équipées de ceintures de sécurité ou de dispositifs de retenue pour enfants doivent être occupées en priorité.

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 n'est pas ou ne peut pas être négativement influencé.

L'usage d'un dispositif de retenue pour enfants dos à la route est interdit sur un siège passager protégé par un airbag frontal, à moins que cet airbag n'ait été désactivé.

§ 3. Le conducteur d'un véhicule à moteur doit porter la ceinture de sécurité si son siège en est équipé.

Le conducteur ne peut transporter de passagers que lorsqu'ils sont protégés conformément aux règles des paragraphes 4 et suivants.

§ 4. Les passagers adultes, de même que les enfants de moins de dix-huit ans qui mesurent au moins 135 cm, doivent porter la ceinture aux places qui en sont équipées.

§ 5. Dans les cyclomoteurs à quatre roues, voitures, voitures mixtes, minibus et camionnettes, l'usage d'un dispositif de retenue pour enfants adapté est obligatoire pour les enfants de moins de 135 cm.

Si après l'installation de plusieurs dispositifs de retenue pour enfants qui sont utilisés, il n'est pas possible d'en installer un supplémentaire, il est autorisé de transporter un enfant de trois ans ou plus sans utiliser de dispositif de retenue, sur une place assise qui ne se trouve pas à l'avant et à condition d'utiliser la ceinture de sécurité.

Lorsque dans un véhicule il n'y a pas ou pas suffisamment de dispositifs de retenue pour enfants, les enfants de trois ans ou plus peuvent être transportés sans dispositif de retenue pour enfants à une place qui ne se trouve pas à l'avant, si les quatre conditions suivantes sont remplies simultanément :

- 1° il s'agit d'un transport occasionnel ;
- 2° il s'agit d'un transport sur une courte distance ;
- 3° les places sont équipées d'une ceinture de sécurité au moyen de laquelle les enfants doivent être protégés ;
- 4° le conducteur du véhicule n'est pas le parent de l'enfant ou n'a pas la même résidence principale.

§ 6. Dans les taxis, l'usage d'un dispositif de retenue pour enfants est obligatoire pour les enfants de moins de 135 cm s'il y en a un dans le véhicule.

S'il n'y a de dispositif de retenue pour enfants dans le véhicule ou pas en nombre suffisant, les enfants de moins de 135 cm peuvent être transportés sans dispositif de retenue pour enfants aux places qui ne se trouvent pas à l'avant et à condition de porter la ceinture.

§ 7. Dans les autobus et autocars, le port de la ceinture de sécurité est obligatoire pour les enfants de moins de 135 cm aux places qui en sont équipées.

§ 8. Dans les camions, véhicules tracteurs, autocaravanes et véhicules agricoles, l'usage d'un dispositif de retenue pour enfants adapté est obligatoire pour les enfants de moins de 135 cm.

§ 9. Sur les cyclomoteurs à deux ou trois roues, les motocyclettes d'une cylindrée maximale de 125 cm³ et les tricycles et quadricycles à moteur, le transport d'enfants de moins de trois ans est interdit et l'usage d'un dispositif de retenue pour enfants adapté est obligatoire pour les enfants de moins de huit ans.

§ 10. Sur les motocyclettes d'une cylindrée supérieure à 125 cm³, le transport d'enfants de moins de huit ans est interdit.

§ 11. Sur un cycle, les enfants de moins de trois ans doivent être transportés dans un siège équipé au minimum d'une ceinture, de repose-pieds et d'un dossier.

Ils doivent pouvoir y tenir assis contre le dossier, sans l'aide de la ceinture.

Sur les éléments visés à l'article 81, § 7, le transport des enfants de moins de trois ans est interdit.

§ 12. 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° door opschriften of het onderstaand pictogram, duidelijk aangebracht op iedere zitplaats.

4° par des panonceaux ou le pictogramme ci-dessous, apposés en évidence à chaque place assise.



§ 13. Worden vrijgesteld van het verplicht gebruik van de veiligheidsgordel en het kinderbeveiligingssysteem:

- 1° de bestuurder van een taxi wanneer hij een klant vervoert;
- 2° de bestuurder en de passagiers van een prioritair voertuig wanneer personen worden vervoerd die een potentiële bedreiging vormen of in de onmiddellijke omgeving van de plaats van de interventie;
- 3° de passagiers van een prioritair voertuig wanneer ze de persoon verzorgen die wordt vervoerd of indien het niet mogelijk is omwille van de specifieke uitrusting;
- 4° de bezorgers wanneer zij in een bebouwde kom achtereenvolgens bij op maximum 500 m van elkaar gelegen plaatsen en met een maximale snelheid van 30 km/u, goederen afleveren of ophalen;
- 5° 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.

De verschuldigde vergoeding voor het aanvragen van een vrijstelling bedraagt 20 euro. Elk jaar op 1 januari, wordt dit bedrag aangepast aan de gezondheidsindex volgens de volgende formule: het basisbedrag vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de oorspronkelijke index. De nieuwe index is de gezondheidsindex van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het bedrag zal worden aangepast. De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van november 2021. Het bekomen resultaat wordt afgerond naar de hogere euro indien het deel in decimalen groter of gelijk is aan 50 cent. De afronding gebeurt naar de lagere euro indien dit deel kleiner is dan 50 cent.

De minister bevoegd voor het wegverkeer stelt de modaliteiten van afgifte, de modaliteiten voor de betaling van de retributie, de geldigheidsduur en het model van de vrijstelling vast.

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;
- 2° de motorfietsen;
- 3° de drie- en vierwielers met motor;
- 4° de landbouwvoertuigen met een lege massa in rijklaare toestand lager dan 400 kg, of 550 kg voor voertuigen gebruikt voor het goederenvervoer;
- 5° de speedpedelecs. Echter, de bestuurders en passagiers van speedpedelecs hebben de keuze tussen een bromfietshelm of een fietshelm.

De fietshelm, gedragen door bestuurders en passagiers van speedpedelecs, moet bescherming bieden aan de slapen en het achterhoofd.

§ 2. De bestuurders en passagiers van motorfietsen en van drie- en vierwielers met motor met passagiersruimte moeten een valhelm dragen, behalve wanneer zij de veiligheidsgordel dragen of vervoerd worden in een kinderbeveiligingssysteem.

Wanneer iemand vrijgesteld is van het verplicht gebruik van de veiligheidsgordel en het kinderbeveiligingssysteem, moet de valhelm worden gedragen.

§ 3. 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.

§ 13. Sont dispensés du port obligatoire de la ceinture de sécurité et du dispositif de retenue pour enfants :

- 1° le conducteur d'un taxi, lorsqu'il transporte un client ;
- 2° le conducteur et les passagers d'un véhicule prioritaire lors du transport de personnes qui constituent une menace potentielle ou dans l'environnement immédiat du lieu de l'intervention ;
- 3° les passagers d'un véhicule prioritaire lorsqu'ils donnent des soins à la personne transportée ou lorsque ce n'est pas possible en raison de l'équipement spécifique ;
- 4° les livreurs, lorsque, en agglomération, ils livrent ou enlèvent successivement des marchandises à des endroits situés à maximum 500 m l'un de l'autre et à une vitesse maximale de 30 km/h ;
- 5° 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.

La redevance due pour la demande d'une dérogation est de 20 euros. Chaque année au 1^{er} janvier, ce montant est adapté à l'indice santé selon la formule suivante : le montant de base multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ. Le nouvel indice est l'indice santé du mois de novembre de l'année précédant l'année dans laquelle le montant sera adapté. L'indice de départ est l'indice santé de novembre 2021. Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est supérieure ou égale à 50 cents. Il l'est à l'euro inférieur si cette partie est inférieure à 50 cents.

Le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions détermine les modalités d'octroi, les modalités pour le paiement de la redevance, la durée de validité ainsi que le modèle de cette dérogation.

Art. 43. Port du casque et des vêtements 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 sans habitacle suivants :

- 1° les cyclomoteurs classe A et B ;
- 2° les motocyclettes ;
- 3° les tricycles et quadricycles à moteur ;
- 4° les véhicules agricoles dont la masse à vide en ordre de marche est inférieure à 400 kg, ou 550 kg pour les véhicules affectés au transport de marchandises ;
- 5° les speedpedelecs. Toutefois, les conducteurs et passagers de speedpedelecs ont le choix entre un casque de cyclomoteur ou un casque de vélo.

Le casque de vélo, porté par les conducteurs et passagers de speedpedelecs, doit offrir une protection aux tempes et à l'arrière de la tête.

§ 2. Les conducteurs et passagers de motocyclettes, et 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.

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. 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.

HOOFDSTUK 5. — Gebruik van de lichten, geluidstoestellen en andere systemen.

Art. 44. Gebruik van de lichten: voertuigen en weggebruikers die de openbare weg volgen.

§ 1. Het is verboden andere lichten te gebruiken dan die welke in deze code of in de technische reglementen van de auto's of van de bromfietsen en motorfietsen voorgeschreven of voorzien zijn.

§ 2. De lichten mogen de andere weggebruikers niet verblinden.

§ 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 m, worden de hierna vermelde lichten gebruikt:

1° een georganiseerde groep voetgangers zoals bedoeld in artikel 38, § 1, die de rijbaan volgt:

- a) vooraan links, een wit of geel licht;
- b) achteraan links, een rood licht; een licht van dezelfde kleur mag rechts gedragen worden;
- c) de flanken van die groepen moeten, indien dat wegens hun lengte vereist is, door één of meer witte of gele lichten worden gesignaleerd, die in alle richtingen moeten zichtbaar zijn.

De lichten bedoeld in de bepalingen onder a), b) en c) mogen worden vervangen door retro-reflecterende veiligheidsvesten die zichtbaar gedragen worden door alle deelnemers van die groep.

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;

2° rijwielen:

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.

Bestuurders van rijwielen mogen bijkomend gebruik maken van witte, gele of oranje zijdelingse signalatiemiddelen;

3° motorvoertuigen:

a) vooraan, de dimlichten of de grootlichten, die gelijktijdig mogen gebruikt worden. De grootlichten moeten echter gedoofd en door de dimlichten vervangen worden:

i) bij het naderen van een tegemoetkomende weggebruiker, op de nodige afstand opdat deze laatste zijn weg gemakkelijk en zonder gevaar zou kunnen voortzetten;

ii) bij het naderen van een spoorvoertuig of een boot waarvan de bestuurder of de stuurman door de grootlichten zou kunnen verblind worden;

iii) wanneer het voertuig een ander voertuig op korte afstand volgt, behalve wanneer het nodig is voor het inhalen;

iv) wanneer de rijbaan onafgebroken en voldoende verlicht is zodat de bestuurder in staat is tot op een afstand van ongeveer 100 m duidelijk te zien;

b) achteraan, de rode lichten;

4° aanhangwagens, voor zover zij met lichten moeten uitgerust zijn:

a) vooraan, twee witte lichten;

b) achteraan, de rode lichten;

De bepaling onder b) is ook van toepassing voor defecte voertuigen die gesleept worden.

De door rijwielen getrokken aanhangwagens moeten een rood licht voeren wanneer hun omvang het rood licht van het rijwiel onzichtbaar maakt;

5° gespannen, handkarren, niet-ingespannen trek-, last- of rijdieren en vee:

a) vooraan, een wit of geel licht;

b) achteraan, een rood licht.

Deze lichten mogen in één enkel toestel verenigd zijn, dat links geplaatst of gedragen wordt, behalve in de volgende gevallen:

a) indien het gespan een ander voertuig trekt;

b) indien een kudde bestaat uit zes of meer dieren.

CHAPITRE 5. — Emploi des feux, des avertisseurs sonores et d'autres dispositifs.

Art. 44. Emploi des feux : véhicules et usagers circulant sur la voie publique.

§ 1^{er}. Il est interdit d'utiliser d'autres feux que ceux qui sont prescrits ou prévus par le présent code ou par les règlements techniques des véhicules automobiles ou des cyclomoteurs et motocyclettes.

§ 2. Les feux ne peuvent pas aveugler les autres usagers.

§ 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 m, les feux ci-après sont utilisés :

1° piétons en groupe organisé, tel que visé à l'article 38, § 1^{er}, circulant sur la chaussée :

- a) à l'avant et à gauche, un feu blanc ou jaune ;
- b) à l'arrière et à gauche, un feu rouge ; un feu de la même couleur peut être porté à droite ;
- 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.

Les feux visés aux a), b) et c) peuvent être remplacés par des vestes rétro réfléchissantes portées de manière visible par tous les participants de ce groupe.

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 ou son délégué détermine les précautions à prendre par les autorités militaires pour garantir la sécurité de la circulation ;

2° cycles :

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.

Les conducteurs de cycles peuvent en outre utiliser des moyens de signalisation sur les flancs de couleur blanche, jaune ou orange ;

3° véhicules à moteur :

a) à 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) 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) 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) lorsque le véhicule en suit un autre à une courte distance, sauf lorsque c'est nécessaire pour le dépassement ;

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 m ;

b) à l'arrière, les feux rouges ;

4° remorques, pour autant qu'elles doivent en être munies :

a) à l'avant, deux feux blancs ;

b) à l'arrière, les feux rouges ;

Le b) est également d'application pour des véhicules en panne qui sont remorqués.

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° véhicules attelés, charrettes à bras, animaux de trait non attelés, de charge, de monture et bestiaux :

a) à l'avant, un feu blanc ou jaune ;

b) à l'arrière, un feu rouge.

Ces feux peuvent être émis par un appareil unique placé ou porté à la gauche, sauf dans les cas suivants :

a) si le véhicule attelé tire un autre véhicule ;

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 worden in geen andere omstandigheden gebruikt worden.

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.

§ 5. Specifieke bepalingen:

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;

2° voertuigen die meer dan 2,55 m breed zijn gebruiken, buiten de lichten voorgeschreven in de bepalingen onder paragraaf 3, 3°, 4°, 5° en paragraaf 4, de omtreklichten. 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;

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.

Art. 45. 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 m, worden de hierna vermelde lichten gebruikt:

1° de stand- of de dimlichten voor de motorvoertuigen, met uitzondering van de tweewielige bromfietsen;

2° de parkeerlichten mogen gebruikt worden in plaats van de in 1° vermelde lichten indien het voertuig evenwijdig met de as van de rijbaan is geplaatst en er geen aanhangwagen aan gekoppeld is.

Alleen het parkeerlicht dat zich aan de kant van de aslijn van de rijbaan bevindt, mag gebruikt worden.

§ 2. de auto of aanhangwagen waarvan de verlichtings- of signalisatiemiddelen defect zijn moet overeenkomstig artikel 52, § 3, gesignaleerd worden.

§ 3. De andere dan de in paragraaf 1 bedoelde voertuigen en de andere weggebruikers die stilstaan of parkeren op de rijbaan moeten dezelfde lichten gebruiken als die voorgeschreven zijn wanneer zij de openbare weg volgen.

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.

§ 4. Bij mistig weer, sneeuwval of felle neerslag, mogen de voor- en achtermistlichten gebruikt worden.

§ 5. Het gebruik van de in dit artikel vermelde lichten tijdens het parkeren is niet verplicht binnen de bebouwde kom.

Art. 46. Gebruik van de oranje-gele knipperlichten en zoeklichten.

§ 1. De oranje-gele knipperlichten mogen slechts gebruikt worden:

1° gedurende de tijd dat de voertuigen uitgerust met deze lichten 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:

de oranje-gele knipperlichten van deze voertuigen moeten gebruikt worden:

a) op de plaats van het depanneren;

b) tijdens het wegslepen;

c) wanneer ze gebruik maken van de pechstrook of de spitsstrook in het geval bedoeld in artikel 9, § 4, 3°;

d) wanneer ze op de reddingsstrook rijden.

Buiten die omstandigheden mogen zij niet gebruikt worden;

§ 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.

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. Dispositions spécifiques :

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° les véhicules dont la largeur est supérieure à 2,55 m font usage des feux d'encombrement, en plus des feux prescrits au paragraphe 3, 3°, 4°, 5° et au paragraphe 4. 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 doivent être rouges ;

3° les véhicules militaires circulant en convoi utilisent, tant de jour que de nuit, leurs feux de croisement ou leurs feux de route pour autant que l'usage de ces derniers soit autorisé.

Art. 45. 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 m, les feux suivants sont utilisés :

1° les feux de position ou les feux de croisement pour les véhicules à moteur, à l'exception des cyclomoteurs à deux roues ;

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 couplée.

Seul le feu de stationnement qui se trouve du côté de l'axe de la chaussée peut être utilisé.

§ 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 52, § 3.

§ 3. Les véhicules autres que ceux visés au paragraphe 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.

§ 4. En cas de brouillard, de chute de neige ou de fortes précipitations, les feux de brouillard avant ou arrière peuvent également être utilisés.

§ 5. L'utilisation des feux mentionnés dans cet article n'est pas obligatoire en cas de stationnement en agglomération.

Art. 46. Emploi des feux jaune-orange et des feux chercheurs.

§ 1^{er}. Les feux jaune-orange clignotants ne peuvent être utilisés que :

1° pendant le temps où les véhicules munis de ces feux 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° ;

d) lorsqu'ils circulent dans le couloir de secours.

Ils ne peuvent l'être en dehors de ces circonstances;

2° landbouwvoertuigen:

de oranje-gele knipperlichten van deze voertuigen moeten gebruikt worden:

- 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 m;
- c) op openbare wegen met meer dan twee rijstroken;

3° voertuigen van personen of diensten die worden opgeroepen door het openbaar ministerie, de federale of lokale politie:

de oranje-gele knipperlichten van deze voertuigen moeten gebruikt worden wanneer zij gebruik maken van de pechstrook, de spitsstrook in het geval bedoeld in artikel 9, § 4, 2° of de reddingsstrook;

4° het openings- en sluitingsvoertuig, zoals bepaald in het koninklijk besluit van 28 juni 2019 tot reglementering van de wielervedstrijden en van de alleterreinwedstrijden:

de oranje-gele knipperlichten van deze voertuigen moeten tijdens de wielervedstrijd gebruikt worden.

§ 3. De oranje-gele knipperlichten moeten zodanig zijn geplaatst dat zij in alle richtingen zichtbaar zijn.

§ 4. Zoeklichten en tijdens het werk te gebruiken projectoren mogen slechts gebruikt worden wanneer het volstrekt noodzakelijk is.

Deze lichten mogen in geen geval de andere weggebruikers hinderen.

Art. 47. 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 of een defect voertuig;

3° om de andere weggebruikers te wijzen op gevaar voor een ongeval of het naderen van een file;

4° door motorfietsers die tussen de rijstroken rijden overeenkomstig artikel 17, § 2, 6°.

Art. 48. Gebruik van geluidstoestellen.

Het is verboden andere geluidstoestellen te gebruiken dan die welke voorzien zijn in deze code of in de technische reglementen van de auto's of van de bromfietsen en motorfietsen.

Geluidsignalen 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.

Tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag, behalve bij dreigend gevaar, moeten de geluidsignalen vervangen worden door een signaal met de grootlichten.

Art. 49. Gebruik van de systemen voor indirect zicht.

De bestuurder moet de systemen voor indirect zicht zo instellen dat hij van zijn zitplaats het verkeer achter en aan de zijanten kan gadeslaan.

Art. 50. Gebruik van een beweegbaar laadplatform of een beweegbaar bedieningsstoel.

§ 1. Wanneer gebruik wordt gemaakt van een beweegbaar laadplatform of enig ander achteraan aan het voertuig bevestigd middel 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 bedieningsstoelen 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.

2° véhicules agricoles :

les feux jaune-orange clignotants de ces véhicules doivent être utilisés :

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 m ;

c) sur les voies publiques comportant plus de deux bandes de circulation ;

3° véhicules des personnes ou services requis par le ministère public, la police fédérale ou locale :

les feux jaune-orange clignotants de ces véhicules doivent être utilisés lorsqu'ils circulent sur la bande d'arrêt d'urgence, sur la bande réservée aux heures de pointe dans le cas visé à l'article 9, § 4, 2°, ou dans le couloir de secours ;

4° les véhicules d'ouverture et de fermeture, visés dans l'arrêté royal du 28 juin 2019 réglementant les courses cyclistes et les épreuves tout-terrain :

les feux jaune-orange clignotants de ces véhicules doivent être utilisés pendant la course cycliste.

§ 3. Les feux jaune-orange clignotants doivent être placés sur le véhicule de manière à être visibles dans toutes les directions.

§ 4. Les feux chercheurs et les projecteurs de travail ne peuvent être utilisés que dans la mesure où ils sont strictement nécessaires.

Ces feux ne peuvent en aucun cas gêner les autres usagers.

Art. 47. 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 ou un véhicule en panne ;

3° pour signaler aux autres usagers un risque d'accident ou l'approche d'une file ;

4° par les motocyclistes qui circulent entre les bandes de circulation conformément à l'article 17, § 2, 6°.

Art. 48. Emploi des avertisseurs sonores.

Il est interdit d'utiliser d'autres avertisseurs sonores que ceux prévus par le présent code 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. 49. 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. 50. Emploi d'un plateau élévateur ou d'un engin mobile de manutention.

§ 1^{er}. Lorsqu'il est fait usage d'un plateau élévateur ou d'un autre dispositif fixé à l'arrière du véhicule destiné à faciliter le chargement et le déchargement, il y a lieu d'en signaler au moins les angles extérieurs à l'intention des autres usagers :

1° soit au moyen de bandes retroréfléchissantes qui y sont fixées ;

2° soit au moyen de cônes retroréfléchissants ;

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 retroréfléchissants ;

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. De retro-reflecterende stroken vermeld onder paragraaf 1, 1°, 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 paragraaf 1, 2°, en paragraaf 2, 1°, moeten ten minste 0,40 m hoog zijn en voorzien van afwisselend rode en witte strepen van ten minste 0,10 m breedte.

Art. 51. Gebruik van aerodynamische voorzieningen.

Het is verboden andere aerodynamische voorzieningen te gebruiken dan die welke in het technisch reglement van de auto's voorgeschreven of voorzien zijn.

Deze voorzieningen moeten ingeklapt, ingetrokken of verwijderd worden binnen de bebouwde kommen en in de gevallen voorzien in de uitvoeringsverordening (EU) 2019/1916 van de Commissie van 15 november 2019 tot vaststelling van nadere bepalingen betreffende het gebruik van de aerodynamische voorzieningen krachtens Richtlijn 96/53/EG van de Raad.

HOOFDSTUK 6. — Bijzondere omstandigheden.

Art. 52. Ongeval of defect voertuig.

§ 1. De bestuurder van een defect voertuig of elk persoon betrokken in een ongeval neemt, zonder zichzelf daarbij in gevaar te brengen, de nodige maatregelen om de veiligheid en de vlotte doorstroming van het verkeer te verzekeren.

Daartoe moet hij het voertuig opstellen zoals een geparkeerd voertuig.

Het voertuig moet niet verplaatst worden wanneer het een ongeval met gewonden betreft.

§ 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, indien mogelijk, alle richtingaanwijzers gelijktijdig inschakelen.

Daarenboven mag de bestuurder gebruik maken van andere signalisatiemiddelen, onder meer door een draagbaar oranje-geel knipperlicht te plaatsen.

§ 3. Indien het onmogelijk is om alle richtingaanwijzers gelijktijdig in te schakelen, moet de gevarendriehoek goed zichtbaar worden geplaatst in de richting van het naderende verkeer waarvoor het voertuig een gevaar betekent.

De gevarendriehoek wordt recht op geplaatst op een afstand van het voertuig van ongeveer:

1° 100 m op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting, voor zover de rijrichtingen anders dan door wegmarkeringen gescheiden zijn;

2° 30 m op de andere openbare wegen.

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.

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 vlotheid van het verkeer te verzekeren en de hindernis signaleren zoals hierboven bepaald.

§ 4. Wanneer op autosnelwegen, autowegen en in de tunnels de bestuurder van een defect voertuig, een voertuig betrokken in een ongeval of ingeval van ladingverlies op een plek terecht komt waar hij niet mag stilstaan of parkeren, moet hij een retro-reflecterende veiligheidsvest dragen, zodra hij zijn voertuig verlaat.

§ 5. Is de bestuurder afwezig, weigert hij of is hij niet in staat om de bevelen van de in artikel 3 van dit besluit bevoegde personen op te volgen, dan mag de bevoegde persoon ambtshalve voor de verplaatsing van het voertuig en de lading zorgen.

Op autowegen en autosnelwegen zorgt de bevoegde persoon steeds ambtshalve voor de verplaatsing van het voertuig en de lading.

De verplaatsing gebeurt op risico en kosten van de bestuurder en de burgerlijk aansprakelijke personen.

§ 6. Elke persoon betrokken in een ongeval dat uitsluitend stoffelijke schade heeft veroorzaakt, moet:

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;

§ 3. Les bandes rétro réfléchissantes visées au paragraphe 1^{er}, 1°, 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 paragraphe 1^{er}, 2°, et au paragraphe 2, 1°, doivent avoir une hauteur minimale de 0,40 m et être pourvus de bandes alternées de couleur rouge et blanche d'au moins 0,10 m de largeur.

Art. 51. Emploi 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.

Ces dispositifs doivent être repliés, rétractés ou enlevés dans les agglomérations et dans les cas visés par le règlement d'exécution (UE) 2019/1916 de la Commission du 15 novembre 2019 portant modalités d'application en ce qui concerne l'utilisation des dispositifs aérodynamiques arrière conformément à la directive 96/53/CE du Conseil.

CHAPITRE 6. — Circonstances particulières.

Art. 52. Accident ou véhicule en panne.

§ 1^{er}. Tout conducteur d'un véhicule en panne ou toute personne impliquée dans un accident prend, sans se mettre soi-même en danger, les mesures nécessaires pour garantir la sécurité et la fluidité de la circulation.

A cet effet, il doit ranger le véhicule de la même manière qu'un véhicule en stationnement.

Lorsqu'il s'agit d'un accident avec blessés, le déplacement du véhicule n'est pas obligatoire.

§ 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, dans la mesure du possible, faire fonctionner simultanément tous les feux indicateurs de direction.

En outre, le conducteur peut faire usage d'autres moyens de signalisation, notamment en plaçant un feu portatif clignotant de couleur jaune-orange.

§ 3. Lorsqu'il est impossible de faire fonctionner tous les feux indicateurs de direction, le triangle de danger doit être placé de manière bien visible dans la direction de la circulation pour laquelle le véhicule présente un danger.

Le triangle de danger est placé debout à une distance du véhicule d'environ :

1° 100 m sur les voies publiques divisées en quatre bandes de circulation ou plus dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation, pour autant que les sens de circulation soient séparés autrement qu'avec des marques routières ;

2° 30 m sur les autres voies publiques.

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.

Lorsque tout ou partie d'un chargement tombe sur la voie publique sans pouvoir être immédiatement relevé, le conducteur doit également prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité et la fluidité de la circulation et signaler l'obstacle comme prévu ci-dessus.

§ 4. Sur les autoroutes, routes pour automobiles et dans les tunnels, le conducteur d'un véhicule en panne, impliqué dans un accident 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.

§ 5. Si le conducteur est absent, qu'il refuse ou qu'il n'est pas en état de suivre les ordres des agents qualifiés visés à l'article 3 du présent arrêté, l'agent qualifié peut pourvoir d'office au déplacement du véhicule et de son chargement.

Sur les routes pour automobiles et les autoroutes, l'agent qualifié pourvoit d'office au déplacement du véhicule et de son chargement.

Le déplacement s'effectue aux risques et frais du conducteur et des personnes civilement responsables.

§ 6. Toute personne impliquée dans un accident ayant provoqué des dommages exclusivement matériels doit :

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;

3° indien één van de betrokken personen een niet begeleide minderjarige is, de politie contacteren zodat de politie de nodige vaststellingen kan doen.

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.

§ 7. Elke persoon betrokken in een ongeval met gewonden, moet:

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;

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;

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 verwijderd 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 verwijderd zich evenmin aan de verplichting ter plaatse te blijven.

Art. 53. Sportwedstrijden, snelheids-wedstrijden en demonstraties van rijvaardigheden.

Behoudens toelating van de bevoegde overheid zijn verboden op de openbare weg, alle snelheids-, sportwedstrijden, regelmatigheidsritten en demonstraties van rijvaardigheden.

Art. 54. Experimenten.

De minister bevoegd voor het Wegverkeer of diens afgevaardigde kan in het kader van experimenten of pilootprojecten, bij wijze van uitzondering, onder de door hem vastgestelde voorwaarden en beperkt in de tijd, afwijkingen toestaan op de bepalingen van deze code reglement.

HOOFDSTUK 7. — Diverse en afwijkende bepalingen.

Art. 55. Diverse en afwijkende bepalingen.

§ 1. De bepalingen van artikel 8, § 2, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9° en 10°, gelden niet voor de militairen in dienst.

§ 2. De bepalingen van artikel 7, § 3, gelden niet voor de bevoegde personen, bedoeld in artikel 3, wanneer hun opdracht het rechtvaardigt.

§ 3. Voor zover de behoeften van de dienst of van hun opdracht het rechtvaardigen, gelden de regels voor toelating en verkeer op de autosnelwegen en autowegen, vermeld in artikel 24 en 25, niet voor:

1° de personeelsleden belast met een opdracht van politie, van toezicht of van beheer van de autosnelweg of autoweg en voor de bestuurders van het materieel van de administratie;

2° 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, bevoegd voor de wegeninfrastructuur en het wegenbeleid, of zijn gemachtigde.

§ 4. De bepalingen van de artikelen 7, § 1, 9, § 2, eerste, tweede en derde lid, 9, § 4, 9, § 5, 10, § 1 tot 5, 20, 21, 22, 27, § 2, 28, § 1, 29, § 1, 30, § 1, 31, § 1, 40, § 1 en 74, § 5, 2° gelden niet voor de voertuigen voor toezicht, controle en onderhoud van het wegennet, als de aard van hun opdracht het rechtvaardigt.

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° si une des personnes impliquées est un mineur non accompagné, appeler la police sur les lieux de l'accident afin de procéder aux constatations nécessaires.

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. Toute personne impliquée dans un accident avec blessés doit :

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° 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° 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. 53. Epreuves sportives, luttes de vitesse et démonstrations d'adresse.

Sauf autorisation de l'autorité compétente, toutes les courses de vitesse, les épreuves sportives, les rallyes de régularité et les démonstrations d'adresse sont interdites sur la voie publique.

Art. 54. Essais.

Le ministre qui a la circulation routière dans ses attributions ou son délégué peut dans le cadre d'essais ou de projets pilotes, à titre exceptionnel, autoriser des dérogations aux dispositions du présent code, aux conditions et pour une durée limitée qu'il détermine.

CHAPITRE 7. — Dispositions diverses et dérogatoires.

Art. 55. Dispositions diverses et dérogatoires.

§ 1^{er}. Les dispositions de l'article 8, § 2, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9° et 10° ne sont pas applicables aux militaires en service.

§ 2. Les dispositions de l'article 7, § 3 ne sont pas applicables aux agents qualifiés visés à l'article 3 lorsque leur mission le justifie.

§ 3. Pour autant que les nécessités du service ou de leur mission le justifient, les règles d'admission et de circulation sur les autoroutes et routes pour automobiles prescrites par les articles 24 et 25 ne sont pas applicables aux :

1° membres du personnel investis d'une mission de police, de surveillance ou de gestion de l'autoroute ou de la route pour automobile, ainsi qu'aux conducteurs du matériel de l'administration ;

2° entrepreneurs, aux permissionnaires et concessionnaires, aux membres de leur personnel ainsi qu'aux conducteurs du matériel des personnes précitées, autorisés par le ministre compétent pour l'infrastructure routière et la gestion des routes, ou son délégué.

§ 4. Les dispositions des articles 7, § 1^{er}, 9, § 2, alinéas 1^{er}, 2 et 3, 9, § 4, 9, § 5, 10, § 1^{er} à 5, 20, 21, 22, 27, § 2, 28, § 1^{er}, 29, § 1^{er}, 30, § 1^{er}, 31, § 1^{er}, 40, § 1^{er} et 74, § 5, 2° ne sont pas applicables aux véhicules de surveillance, de contrôle et d'entretien de la voirie, lorsque la nature de leur mission le justifie.

HOOFDSTUK 8. — Verkeerstekens.

Afdeling 1. — Algemeen.

Art. 56. Algemeen.

De verkeerstekens worden in drie categorieën ingedeeld:

- 1° verkeerslichten;
- 2° verkeersborden;
- 3° wegmarkeringen.

Afdeling 2. — Verkeerslichten.

Art. 57. Cirkelvormige verkeerslichten, pijlvormige verkeerslichten en fietserslichten.

§ 1. De bestuurder moet de verkeerslichten in acht nemen die zich aan de rechterkant van de openbare weg of boven de rijstrook bevinden.

§ 2. De verkeerslichten hebben de volgende betekenis:

1° rood licht betekent dat het verboden is de stopstreep of, wanneer er geen stopstreep is, het verkeerslicht zelf, voorbij te rijden;

2° vast oranje-geel 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;

3° groen licht betekent dat het verkeerslicht mag voorbijgereden worden.

§ 3. De pijlvormige verkeerslichten die de cirkelvormige verkeerslichten vervangen of aanvullen hebben de volgende betekenis:

1° de pijlvormige verkeerslichten hebben dezelfde betekenis als de cirkelvormige lichten maar het verbod of de toelating is beperkt tot de richting die door de pijl aangegeven wordt;

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 voetgangers en aan de bestuurders die op regelmatige wijze uit andere richtingen komen;

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.

§ 4. Fietserslichten:

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, oranje-geel of rood geldt voor alle richtingen;

3° wanneer een bijkomend oranje-geel knipperend licht met een fietssilhouet en met een oranje-gele knipperende pijl tegelijk met een rood licht of een oranje-geel 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 voetgangers en aan de bestuurders die op reglementaire wijze uit andere richtingen komen.

§ 5. Het rode licht wordt bovenaan geplaatst, het oranje-gele licht in het midden en onderaan het groene licht.

§ 6. De lichten volgen elkaar op als volgt:

- 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. 58. 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 oranje-geel 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.

CHAPITRE 8. — Signalisation routière.

Section 1^{ère}. — Disposition générale.**Art. 56.** Disposition générale.

La signalisation routière est divisée en trois catégories :

- 1° les signaux lumineux de circulation ;
- 2° les signaux routiers ;
- 3° les marques routières.

Section 2. — Signaux lumineux de circulation.

Art. 57. Signaux lumineux circulaires, feux en forme de flèche et feux pour cyclistes.

§ 1^{er}. Le conducteur doit respecter les signaux lumineux qui se trouvent du côté droit de la voie publique ou au-dessus de la bande de circulation sur laquelle il se trouve.

§ 2. Les signaux lumineux 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 suffisantes ;

3° le feu vert signifie autorisation de franchir le signal.

§ 3. 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 flèche ont la même signification que les feux circulaires mais l'interdiction ou l'autorisation est limitée à la direction indiquée par la flèche ;

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 piétons et aux conducteurs qui viennent réglementairement des autres directions ;

3° lorsque les feux circulaires tricolores sont placés conjointement avec des feux en forme de flèche, ces feux en forme de flèche s'appliquent aux conducteurs qui roulent dans la direction indiquée.

§ 4. Feux pour cyclistes :

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 la 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 ;

3° lorsqu'un feu clignotant jaune-orange complémentaire avec la silhouette d'une bicyclette et 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 indiquée par la flèche, à condition de céder la priorité aux piétons ainsi qu'aux conducteurs qui viennent réglementairement des autres directions.

§ 5. Le feu rouge est placé au-dessus, le feu jaune-orange au milieu et le feu vert en-dessous.

§ 6. Les feux se succèdent comme suit :

- 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. 58. Flèche d'évacuation d'un carrefour.

Une flèche verte orientée vers la gauche, 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'approprient à quitter, est arrêtée par un feu rouge afin de faciliter l'évacuation du carrefour.

Une flèche jaune-orange clignotante orientée vers la gauche, 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'approprient à quitter, n'est pas arrêtée par un feu rouge.

Art. 59. 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 oranje-geel 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 behalve in de gevallen bedoeld in artikel 9, § 4.

Art. 60. Bijzondere verkeerslichten voor het regelen van het verkeer van voertuigen die gebruik maken van een busbaan.

De bestuurders die gebruik maken van de busbaan moeten de verkeerslichten in de vorm van balken, cirkels en driehoeken, in het wit op een zwarte achtergrond, in acht nemen.

Zij hebben de volgende betekenis:

1° een horizontale balk heeft dezelfde betekenis als het rood licht;

2° een cirkel heeft dezelfde betekenis als het vast oranje-geel licht;

3° een omgekeerde driehoek heeft dezelfde betekenis als het groen licht;

4° een verticale balk geeft de toelating om alleen rechtdoor te rijden;

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;

6° een knipperende cirkel heeft dezelfde betekenis als een oranje-geel knipperlicht.

Wanneer een bijkomend oranje-geel knipperend licht, met een fiets silhouet en een oranje-gele pijl, tegelijk met een horizontale balk of een cirkel 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 voetgangers en aan de bestuurders die op reglementaire wijze uit andere richtingen komen.

Art. 61. Voetgangerslichten en de combinatie voetgangers-fietserslichten.

§ 1. De voetgangerslichten gelden enkel voor voetgangers. Zij hebben de volgende betekenis:

1° rood licht betekent dat het verboden is over te steken. Het stelt het verlichte silhouet van een onbeweeglijke voetganger voor;

2° groen licht betekent dat het toegelaten is over te steken. Een groen knipperend licht duidt aan dat deze toelating op het punt staat te worden beëindigd en het rode licht spoedig zal verschijnen. Het stelt het verlichte silhouet van een voetganger in beweging voor;

3° wanneer het groene, oranje-geel of rode voetgangerssilhouet omringd is door pijlen betekent dit dat voor voetgangers gelijktijdig groen, oranje-geel of rood geldt voor alle richtingen.

§ 2. Het rode licht bevindt zich bovenaan en het groene licht onderaan.

§ 3. Indien er geen voetgangerslichten zijn, moeten de voetgangers de driekleurige verkeerslichten die het voertuigenverkeer regelen, in acht nemen.

§ 4. De combinatie voetgangers-fietserslichten gelden slechts voor voetgangers, fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen indien ze op het fietspad mogen rijden. Zij hebben de volgende betekenis:

1° rood licht betekent dat het verboden is over te steken. Het stelt het verlichte silhouet van een onbeweeglijke voetganger en een fietser voor;

Art. 59. 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 sauf dans les cas visés à l'article 9, § 4.

Art. 60. Signaux lumineux spéciaux destinés à régler la circulation des véhicules qui empruntent la bande bus.

Les conducteurs qui utilisent la bande bus doivent respecter les signaux lumineux sous forme de barres, cercles et triangles de couleur blanche apparaissant sur un fond noir.

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 uniquement tout droit ;

5° une barre inclinée à 45° vers la gauche ou la droite signifie l'autorisation de poursuivre uniquement dans les directions indiquées par la barre ;

6° un cercle clignotant a la même signification qu'un feu jaune-orange clignotant.

Lorsqu'un feu jaune-orange clignotant supplémentaire, avec la silhouette d'une bicyclette et une flèche jaune-orange, est allumé en même temps qu'une barre horizontale ou un cercle, cela signifie que les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues ne peuvent continuer à circuler que dans la direction indiquée par la flèche, à condition de céder la priorité aux piétons et aux conducteurs qui viennent réglementairement des autres directions.

Art. 61. Signaux lumineux de circulation pour piétons et signaux combinés pour piétons et cyclistes.

§ 1^{er}. Les signaux lumineux de circulation pour piétons sont uniquement applicables aux piétons. Ils ont la signification suivante :

1° le feu rouge signifie interdiction de traverser. Il présente la silhouette éclairée d'un piéton immobile ;

2° le feu vert signifie autorisation de traverser. Le clignotement du feu vert annonce que cette autorisation est sur le point de prendre fin et que le feu rouge va rapidement apparaître. Le feu vert présente la silhouette éclairée d'un piéton en marche ;

3° lorsque la silhouette verte, jaune-orange ou rouge du piéton est entourée de flèches, cela signifie que pour les piétons, la phase verte, jaune-orange ou rouge s'applique simultanément dans toutes les directions.

§ 2. Le feu rouge se trouve au-dessus et le feu vert en dessous.

§ 3. S'il n'y a pas de signaux lumineux de circulation pour piétons, ces derniers doivent se conformer aux signaux lumineux tricolores qui régulent la circulation des véhicules.

§ 4. Les signaux combinés pour piétons et cyclistes sont uniquement applicables aux piétons, aux cyclistes et aux conducteurs de cyclomoteurs à deux roues s'ils sont autorisés à circuler sur la piste cyclable. Ils ont la signification suivante :

1° le feu rouge signifie interdiction de traverser. Il présente la silhouette éclairée d'un piéton et d'un cycliste immobiles ;

2° oranje-geel licht betekent dat het verboden is over te steken. De bestuurder mag wel nog oversteken wanneer hij bij het aangaan van het licht zo dicht genaderd is dat hij niet meer op veilige wijze kan stoppen voor het licht. Het oranje-geel licht stelt het verlichte silhouet van een onbeweeglijke voetganger en een fietser voor;

3° groen licht betekent dat het toegelaten is over te steken. Een groen knipperend licht duidt aan dat deze toelating op het punt staat te worden beëindigd en het rode licht spoedig zal verschijnen. Het stelt het verlichte silhouet van een voetganger en een fietser in beweging voor;

4° wanneer het groene, oranje-geel of rode voetgangers- en fietsers-silhouet omringd is door pijlen betekent dit dat gelijktijdig groen, oranje-geel of rood geldt voor alle richtingen. Deze lichten gelden slechts voor voetgangers, fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

§ 5. Het verkeerslicht dat het verlichte silhouet van een fiets en een voetganger combineert, kan beperkt zijn tot de groene en rode fase.

§ 6. Het rode licht bevindt zich bovenaan en het groene licht onderaan. Indien een oranje-geel licht wordt gebruikt bevindt het zich tussen het rode en groene licht.

Art. 62. Verkeersknipperlichten.

§ 1. Een oranje-geel knipperlicht betekent de aankondiging van een potentieel gevaar. Bestuurders mogen het wel voorbijrijden. De voorrangregeling wijzigt 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;

2° het oranje-geel 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.

Afdeling 3. — Verkeersborden.

Art. 63. Algemene bepalingen.

§ 1. Categorieën verkeersborden.

- A. Gevaarsborden.
- B. Voorrangsborden.
- C. Verbodsborden.
- D. Gebodsborden.
- E. Verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren.
- F. Aanwijzingsborden.
- R. Verkeersborden met bijzondere voorschriften.
- Z. Verkeersborden met zonale geldigheid.
- M. Onderborden.

§ 2. Bij dynamische signalisatie of signalisatie met veranderlijke informatie kunnen de symbolen en opschriften met een donkere kleur weergegeven zijn in een lichte kleur en kunnen de achtergronden met een lichte kleur vervangen zijn door donkere achtergronden.

De rode kleur wordt niet gewijzigd.

De verkeersborden behouden hun betekenis.

§ 3. Een verkeersbord geplaatst boven een rijstrook of een ander deel van de openbare weg, betekent dat het verkeersbord alleen voor die rijstrook of dit ander deel van de openbare weg geldt.

Onverminderd artikel 59, is het verkeer op de spitsstrook toegelaten wanneer de rijstrooksignalisatie boven de spitsstrook in werking is.

2° le feu jaune-orange signifie interdiction de traverser. Le conducteur peut encore traverser quand il est tellement proche du feu qu'il n'est plus possible pour lui de s'arrêter devant en toute sécurité. Le feu jaune-orange présente la silhouette éclairée d'un piéton et d'un cycliste immobiles ;

3° le feu vert signifie autorisation de traverser. Le clignotement du feu vert annonce que cette autorisation est sur le point de prendre fin et que le feu rouge va rapidement apparaître. Le feu vert présente la silhouette éclairée d'un piéton et d'un cycliste en marche ;

4° lorsque la silhouette verte, jaune-orange ou rouge du piéton et de la bicyclette 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.

§ 5. Le feu combinant la silhouette éclairée d'une bicyclette et d'un piéton peut être limité aux phases verte et rouge.

§ 6. Le feu rouge se trouve au-dessus et le feu vert en dessous. Si un feu jaune-orange est utilisé, il se trouve entre le feu rouge et le feu vert.

Art. 62. Signaux à feux clignotants.

§ 1^{er}. Un feu jaune-orange clignotant signifie l'annonce d'un danger potentiel. Les conducteurs peuvent le franchir. Les règles de priorité ne changent pas.

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, cela signale la traversée de piétons, de cyclistes ou de conducteurs de cyclomoteurs ;

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.

Section 3. — Signaux routiers.

Art. 63. 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.
- R. Signaux à réglementation particulière.
- Z. Signaux à validité zonale.
- M. Panneaux additionnels.

§ 2. Lorsqu'une signalisation dynamique ou à message variable est utilisée, les symboles et inscriptions de teinte sombre peuvent y figurer en teinte claire et les fonds de teinte claire peuvent y être remplacés par des fonds de teinte sombre.

La couleur rouge n'est pas modifiée.

Les signaux gardent leur signification.

§ 3. Un signal placé au-dessus d'une bande de circulation ou d'une autre partie de la voie publique, signifie que le signal ne vaut que pour cette bande de circulation ou pour cette autre partie de la voie publique.

Sans préjudice de l'article 59, la circulation sur la bande réservée aux heures de pointe est autorisée lorsque la signalisation au-dessus de la bande réservée aux heures de pointe fonctionne.

Art. 64. Gevaarsborden.

§ 1. De bestuurder moet de gevaarsborden in acht nemen die zich aan de rechterkant van of boven de openbare weg bevinden.

§ 2. De gevaarsborden worden hierna afgebeeld:

Art. 64. Signaux de danger.

§ 1^{er}. Le conducteur doit respecter les signaux de danger qui se trouvent du côté droit ou au-dessus de la voie publique.

§ 2. 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.
Het percentage duidt de hellingsgraad aan.

descente dangereuse.
Le pourcentage indique l'inclinaison de la pente.

A5



gevaarlijke helling.
Het percentage duidt de hellingsgraad aan.

montée dangereuse.
Le pourcentage indique l'inclinaison de la pente.

A7 (a, b, c)



a



b



c

rijbaanversmalling.

rétrécissement de la chaussée.

A9



zachte berm.

| accotement non stabilisé.

Aç



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



kieselprojectie.

| 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 op de rijbaan komen.

| traversée pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, ou endroit où ces conducteurs débouchent sur la chaussée.

A27



doortocht van dieren.

Het symbool duidt de beoogde diersoort aan.

| traversée d'animaux.

Le symbole indique l'espèce animale visée.

A31



werken.

| travaux.

A32



file.

| file.

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.
Een onderbord duidt de aard van het gevaar aan.

danger non défini par un symbole spécial.
Un panneau additionnel indique la nature du danger.

A52



spoorvorming.

ornières.

A53



verzinkbare paaltjes.

Art. 65. Voorrangsborden.

§ 1. De bestuurder moet de voorrangsborden in acht nemen die zich aan de rechterkant van de openbare weg bevinden.

§ 2. De voorrangsborden worden hierna afgebeeld:

bornes rétractables.

Art. 65. 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.

De horizontale streep van het symbool kan gewijzigd zijn om duidelijker de plaatsgesteldheid weer te geven.

priorité au prochain carrefour.

La barre horizontale peut avoir été 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.
Gebod voorrang te verlenen aan de bestuurders die uit de tegenovergestelde richting komen.

passage étroit.
Obligation de céder le passage aux conducteurs venant en sens opposé.

B21



smalle doorgang.
Voorrang ten opzichte van de bestuurders die uit de tegenovergestelde richting komen.

passage étroit.
Priorité de passage par rapport aux conducteurs venant en sens opposé.

B22



toelating voor fietsers en bestuurders van speedpedelecs om de in de artikelen 57 en 60 bedoelde verkeerslichten voorbij te rijden in de door de pijl of pijlen aangegeven richtingen, wanneer deze verkeerslichten het verbieden, onder de voorwaarde voorrang te verlenen aan de andere weggebruikers die zich verplaatsen op de openbare weg of op de rijbaan.

autorisation pour les cyclistes et les conducteurs de speedpedelecs de franchir les signaux lumineux mentionnés aux articles 57 et 60 et de continuer dans la ou les directions indiquées par la ou les flèches lorsque ces signaux lumineux l'interdisent, à condition de céder la priorité aux autres usagers circulant sur la voie publique ou la chaussée.

Art. 66. Verbodsborden.

§ 1. De weggebruiker moet de verbodsborden in acht nemen die zich aan de rechterkant van of boven de openbare weg bevinden.

§ 2. De verbodsborden en de eindeverbodsborden worden hierna afgebeeld:

Art. 66. Signaux d'interdiction.

§ 1^{er}. L'usager doit respecter les signaux d'interdiction qui se trouvent du côté droit ou au-dessus de la voie publique.

§ 2. Les signaux d'interdiction et de fin d'interdiction sont reproduits ci-après :

C1



verboden richting voor iedere bestuurder.

sens interdit à tout conducteur.

C3



verboden toegang, in beide richtingen, voor iedere 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.

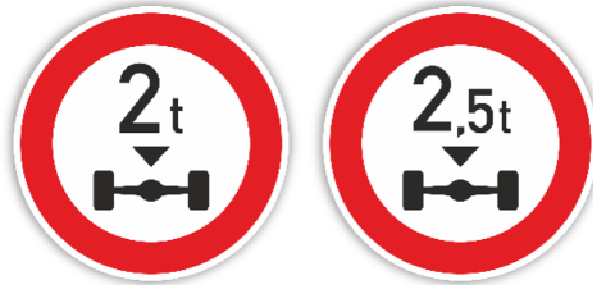
C21



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 voertuigen of slepen waarvan de massa in beladen toestand per as hoger is dan de aangeduide massa.

accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules dont la masse en charge par essieu dépasse la masse indiquée.

C23



verboden toegang voor autobussen en autocars.

accès interdit aux autobus et autocars.

C24



verboden toegang voor motorvoertuigen of slepen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen.

Wanneer een opschrift op een onderbord of in lichte kleur op het vrachtwagensymbool is aangebracht, betekent dit dat het verbod is beperkt tot voertuigen of slepen waarvan de maximale toegelaten massa hoger is dan de aangeduide massa.

accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises.

Lorsqu'une inscription figure sur un panneau additionnel ou sur le symbole du camion en couleur claire, cela signifie que l'interdiction est limitée aux véhicules ou trains de véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à la masse indiquée.

C25a



verboden toegang voor voertuigen of slepen die de gevaarlijke goederen, bepaald door de voor vervoer van gevaarlijke goederen bevoegde overheden, vervoeren.

accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules transportant les marchandises dangereuses déterminées par les autorités compétentes en matière de marchandises dangereuses.

C25b



verboden toegang voor voertuigen of slepen die de gevaarlijke ontvlambare of ontplofbare stoffen, bepaald door de voor vervoer van gevaarlijke goederen bevoegde overheden, vervoeren.

accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules transportant les marchandises dangereuses inflammables ou explosives déterminées par les autorités compétentes en matière de transport de marchandises dangereuses.

C25c



verboden toegang voor voertuigen of slepen die de gevaarlijke waterverontreinigende stoffen, bepaald door de voor vervoer van gevaarlijke goederen bevoegde overheden, vervoeren.

accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules transportant les marchandises dangereuses de nature à polluer les eaux, déterminées par les autorités compétentes en matière de transport de marchandises dangereuses.

C26



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

vanaf het verkeersbord tot en met het volgend kruispunt af te slaan in de richting door de pijl aangegeven.

au prochain carrefour, interdiction pour les conducteurs de tourner dans le sens indiqué par la flèche.

C33



vanaf het verkeersbord tot en met het volgend kruispunt, verbod voor de bestuurders om te keren.

à partir du signal et jusqu'au prochain carrefour inclus, interdiction pour les conducteurs 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.

à partir du signal et 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 goederen, 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.

à partir du signal et jusqu'au prochain carrefour inclus, interdiction aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules affectés au transport de marchandises, 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:

1° op de plaats waar een verkeersbord C43 of een ander verkeersbord een andere snelheidsbeperking aangeeft;

2° op de plaats waar een verkeersbord het einde van een bebouwde kom aangeeft.

De vermelding "km" op het verkeersbord is facultatief.

à partir du signal et jusqu'au prochain carrefour inclus, interdiction de circuler à une vitesse supérieure à celle qui est indiquée.

Toutefois, l'interdiction ne vaut plus :

1° à l'endroit où un signal C43 ou un autre signal indique 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



verboden toegang voor motorvoertuigen waarvoor een selectief toegangsbeleid geldt dat gerechtvaardigd is met het oog op het vrijwaren van de levenskwaliteit, in het bijzonder vanwege de milieu-, lucht- en gezondheidshinder die deze voertuigen veroorzaken.

§ 3. Wanneer er meerdere symbolen op eenzelfde verkeersbord gegroepeerd worden, betekent dit dat het verbod geldt voor de weggebruikers waarnaar de respectievelijke symbolen verwijzen.

accès interdit aux véhicules à moteur qui font 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.

§ 3. Lorsque plusieurs symboles sont reproduits sur un même signal, cela signifie que l'interdiction vaut pour les usagers auxquels réfèrent les symboles respectifs.

Art. 67. Gebodsborden.

§ 1. De weggebruiker moet de gebodsborden die zichtbaar zijn in de gevolgde rijrichting in acht nemen.

§ 2. De gebodsborden worden hierna afgebeeld:

Art. 67. Signaux d'obligation.

§ 1^{er}. L'utilisateur doit respecter les signaux d'obligation visibles dans le sens suivi.

§ 2. Les signaux d'obligation sont reproduits ci-après :

D1 (a, b, c)



a



b



c

verplichting voor de bestuurders om op het kruispunt de door de pijl aangeduide richting te volgen.

De plaatsgesteldheid bepaalt de stand van de pijl.

obligation pour les conducteurs de suivre, au carrefour, la direction indiquée par la flèche.

La disposition des lieux détermine la position de la flèche.

D1 (d, e)



d



e

verplichting voor de bestuurders de hindernis langs de door de pijl aangeduide richting voorbij te rijden.

obligation pour les conducteurs de passer l'obstacle du côté indiqué par la flèche.

D1 (f, g)



f



g

verplichting voor de bestuurders de door de pijl aangeduide richting te volgen.

obligation pour les conducteurs de suivre la direction indiquée par la flèche.

D3



verplichting voor de bestuurders één van de door de pijlen aangeduide richtingen te volgen.

De plaatsgesteldheid bepaalt de stand van de pijlen.

obligation pour les conducteurs de suivre une des directions indiquées par les flèches.

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.

De plaatsgesteldheid bepaalt de stand van de pijl.

obligation pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses de suivre la direction indiquée par la flèche.

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.



deel van de openbare weg verplicht voor voetgangers.

partie de la voie publique obligatoire pour les piétons.

D13



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 44.

fin de l'usage obligatoire des feux de croisement, sans préjudice de l'article 44.

Art. 68. Verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren.

Art. 68. Signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement.

§ 1. De verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren worden hierna afgebeeld:

§ 1^{er}. Les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement sont reproduits ci-après :

1° verkeersborden voor parkeer- en stilstaanverbod:

1° signaux d'interdiction de stationnement et d'arrêt :

E1



parkeerverbod.

stationnement interdit.

E3



stilstaan en parkeren verboden.

De verkeersborden E1 en E3 gelden op de rijbaan en op de berm;

Wanneer deze verkeersborden worden aangevuld met een onderbord met het symbool van een fiets, een voortbewegingstoestel, een bromfiets of een motorfiets met het symbool van een trottoir met een rood kruis gelden ze op het trottoir en op de berm.

Wanneer deze verkeersborden worden aangevuld met een onderbord met het opschrift "Parkeerstrook inbegrepen" gelden ze ook op de parkeerstrook.

2° verkeersbord dat het parkeren toelaat of regelt:

arrêt et stationnement interdits.

Les signaux E1 et E3 ont effet sur la chaussée et sur l'accotement ;

Lorsque ces signaux sont complétés avec un panneau additionnel avec le symbole d'une bicyclette, d'un engin de déplacement, d'un cyclomoteur ou d'une motocyclette avec le symbole d'un trottoir avec une croix rouge, ils ont effet sur le trottoir et sur l'accotement.

Lorsque ces signaux sont complétés avec un panneau additionnel portant l'inscription « Bande de stationnement » ils ont aussi effet sur la bande de stationnement.

2° signal autorisant ou réglementant le stationnement :

E9



parkeren toegelaten.

Een opschrift of een symbool in witte kleur op het verkeersbord of op een onderbord bepaalt of beperkt de betekenis ervan.

§ 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 en met het volgende kruispunt of tot de plaats waar een andere reglementering betreffende het stilstaan en parkeren begint.

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.

Art. 69. Aanwijzingsborden.

§ 1. Buitenlandse bestemmingen op borden die naar een snelweg leiden of op de snelweg zelf worden aangegeven in de taal van het land waar zij zich bevinden.

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.

stationnement autorisé.

Une inscription ou un symbole de couleur blanche sur le signal ou sur un panneau additionnel en précise ou en limite la signification.

§ 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 inclus ou jusqu'à l'endroit où une autre réglementation relative à l'arrêt et au stationnement débute.

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 ou pour cette bande de stationnement.

Art. 69. Signaux d'indication.

§ 1^{er}. Les destinations étrangères qui figurent sur la signalisation menant vers une autoroute ou placée sur l'autoroute elle-même, sont indiquées dans la langue du pays où elles se situent.

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 bestuurder moet de aanwijzingsborden in acht nemen wanneer die zich aan de rechterkant van of boven de openbare weg bevinden.

De voornaamste aanwijzingsborden worden hierna afgebeeld:

§ 2. Le conducteur doit respecter les signaux d'indication qui se trouvent du côté droit ou au-dessus de la voie publique.

Les principaux signaux sont reproduits ci-après :

F6



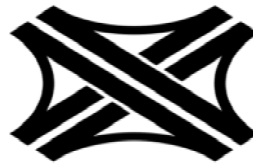
afrit.

Het nummer van de afrit kan het symbool aanvullen.

sortie.

Le numéro de la sortie peut compléter le symbole.

F7



verkeerswisselaar.

échangeur.

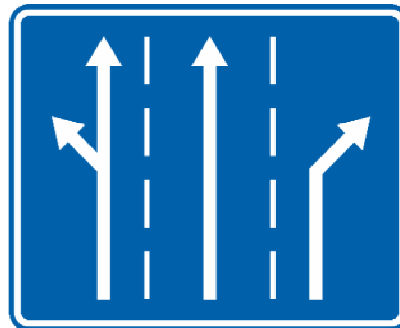
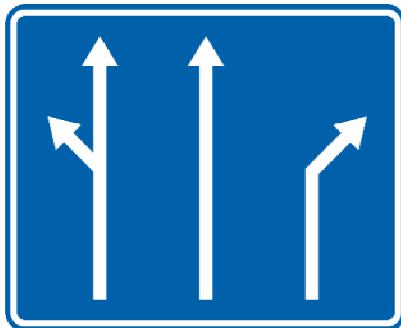
F8



tunnel.

tunnel

F13



verkeersbord dat de voorsorteringspijlen op de rijbaan aankondigt. Dit verkeersbord kan ook de rijstrookmarkeringen weergeven.

Dit verkeersbord kan de verschillende richtingen aanduiden.

De bestuurder moet afhankelijk van de richting die hij volgt, de aanwijzingen volgen.

signal annonçant des flèches de sélection sur la chaussée. Le signal peut aussi reprendre le marquage des bandes de circulation.

Ce signal peut indiquer les différentes directions.

Le conducteur doit se conformer aux indications en fonction de la direction qu'il suit.

F14



opstelvak voorbehouden voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen. Dit verkeersbord kan ook de pijlen van het verkeersbord F13 weergeven.

zone avancée réservée aux 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. Neerwaarts of opwaarts gerichte pijlen hebben betrekking op doorgaande richtingen.

signal prescrivant le choix d'une direction. Les flèches avec pointe vers le bas ou vers le haut indiquent les directions qui continuent tout droit.

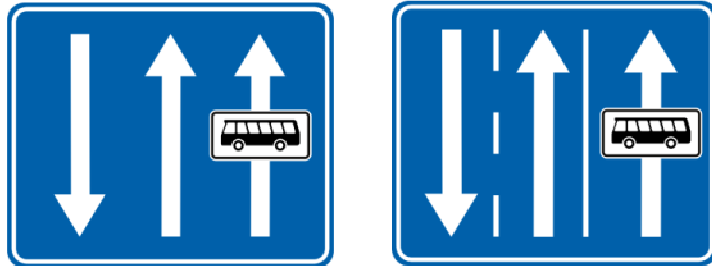
Schuine pijlen hebben betrekking op afslaande richtingen. Het aantal pijlen vertegenwoordigt het aantal rijstroken.

Les flèches obliques indiquent les directions sortantes. 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



busbaan. De pijlen op het verkeersbord geven de rijrichting aan op het betrokken weggedeelte.

bande bus. Les flèches apposées sur le signal indiquent le sens de circulation sur la partie de la voie publique concernée.

Dit verkeersbord kan ook de rijstrookmarkeringen weergeven. Naargelang het geval zijn deze markeringen doorlopend, onderbroken of beide.

Ce signal peut aussi reprendre le marquage des bandes de circulation. Selon le cas, ces marquages peuvent être soit continus, soit discontinus, 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.

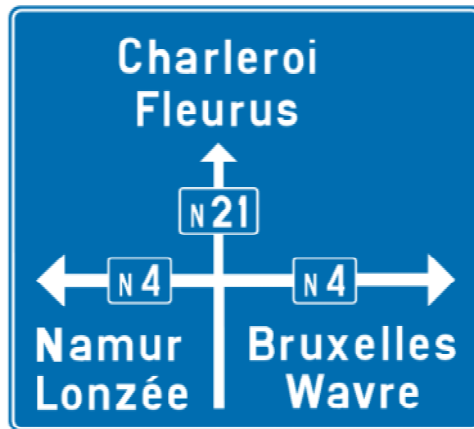
F23d



nummer van een ring.

| numéro d'un ring.

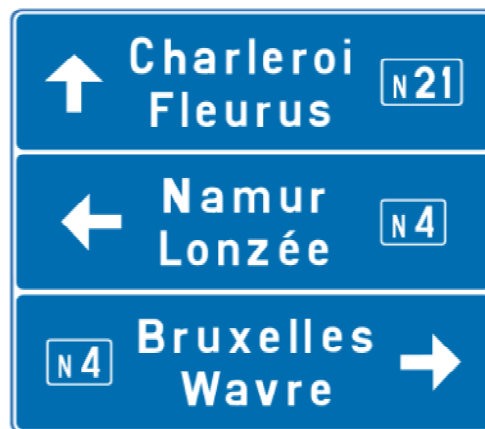
F25



voorwegwijzer.

signal de préavis.

F27



voorwegwijzer.

signal de préavis.

F29



wegwijzer.
De afstand in kilometer kan op de wegwijzer aangeduid zijn.

signal de direction.
La distance en kilomètres peut être indiquée sur le signal.

F31



wegwijzer.
Reisweg over een autosnelweg.
De afstand in kilometer kan op de wegwijzer aangeduid zijn.

signal de direction.
Itinéraire par autoroute.
La distance en kilomètres peut être indiquée sur le signal.

F33a



wegwijzer op afstand: luchthaven, beurs- of tentoonstellingshal, haven, car-ferry, zone met economische activiteiten, ziekenhuis.

signal de direction à distance : aéroport, hall de foire ou centre d'exposition, port, car-ferry, parc d'activités économiques, hôpital.

F33b



wegwijzer op afstand: vallei of waterloop van toeristische aard.
De afstand in kilometer kan op de wegwijzer aangeduid zijn.

signal de direction à distance : vallée ou cours d'eau touristique.
La distance en kilomètres peut être indiquée sur le signal.

F33c



wegwijzer op afstand: sportcentrum of stadion of omnisporthal, historisch monument, ruïnes, klooster of abdij, cultureel park of recreatie- of pretpark, monument of merkwaardig landschap, natuurpark, trefpunt voor toeristische informatie, uitkijkpunt.

signal de direction à distance : centre sportif ou stade ou hall omnisport, monument historique, ruïnes, monastère ou abbaye, parc culturel ou parc de loisirs ou parc d'attractions, monument ou site remarquable, parc naturel, point d'information touristique, point de vue.

F34a



wegwijzer in de nabijheid van inrichtingen en etablissementen die openbaar zijn of van algemeen belang, bijvoorbeeld een treinstation, een ziekenhuis, een stadhuis of gemeentehuis, een postkantoor.

signal de direction à proximité d'équipements et établissements publics ou d'intérêt général, par exemple une gare de chemin de fer, un hôpital, un hôtel de ville ou maison communale, un bureau de poste.

F34b.1



wegwijzer: aanbevolen reisweg voor bepaalde categorieën van weggebruikers. Deze borden kunnen ook een groene achtergrond hebben.

signal de direction : itinéraire conseillé à des catégories déterminées d'usagers. Ces signaux peuvent aussi avoir un fond vert.

F34b.2



wegwijzer: aanbevolen reisweg voor bepaalde categorieën van weggebruikers. Deze borden kunnen ook een groene achtergrond hebben.

signal de direction : itinéraire conseillé à des catégories déterminées d'usagers. Ces signaux peuvent aussi avoir un fond vert.

F34c.1



wegwijzer: aanbevolen reisweg naar een toeristische bestemming voor bepaalde categorieën van weggebruikers. Deze borden kunnen ook een groene achtergrond hebben.

signal de direction : itinéraire vers une destination touristique, conseillé à des catégories déterminées d'usagers. Ces signaux peuvent aussi avoir un fond vert.

F34c.2



wegwijzer: aanbevolen reisweg naar een toeristische bestemming voor bepaalde categorieën van weggebruikers. Deze borden kunnen ook een groene achtergrond hebben.

signal de direction : itinéraire vers une destination touristique, conseillé à des catégories déterminées d'usagers. Ces signaux peuvent aussi avoir un fond vert.

F35



wegwijzer: sportcentrum of stadion of omnisportaal, historisch monument, ruïnes, klooster of abdij, cultureel park of recreatie- of pretpark, monument of merkwaardig landschap, natuurpark, trefpunt voor toeristische informatie, uitkijkpunt.

signal de direction : centre sportif ou stade ou hall omnisport, monument historique, ruïnes, monastère ou abbaye, parc culturel ou parc de loisirs ou parc d'attractions, monument ou site remarquable, parc naturel, point d'information touristique, point de vue.

F37



wegwijzer: hotel of motel, restaurant, drankgelegenheid, kampeerterrain, kampeeraanhangwagenterrein, kampeerwagenterrein, jeugdherberg, picknickplaats.

signal de direction : hôtel ou motel, restaurant, cafétaria, terrain de camping, terrain de caravaning, terrain pour autocaravane, auberge de jeunesse, emplacement pour pique-nique.

F39



voorwegwijzer die een omleiding aankondigt.

signal de préavis annonçant une déviation.

F41



wegwijzer.
Wegomleiding. "Omleiding" kan vervangen zijn door de naam van de bestemming.

signal de direction.
Itinéraire de déviation. « Déviation » peut être remplacé par le nom de la destination.

F43



plaatsnaambord.

signal de localité.

F44



waterloop.

cours d'eau.

F45a



doodlopende weg.

Het symbool kan aangepast zijn 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 kan aangepast zijn 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.

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.

signal indiquant un danger aux conducteurs qui changent de direction.

Het symbool op het gevaarsbord kan aangepast zijn in functie van de plaatsgesteldheid.

Le symbole du signal de danger peut être adapté en fonction des lieux.

F51



ondergrondse of bovengrondse toegang voor voetgangers.

accès pour piétons, souterrain ou en hauteur.

F52 (a, b)



aankondiging van een nooduitgang.

indication d'une issue de secours.



vluchtroute: aankondiging van de dichtstbijzijnde nooduitgang, in de aangeduide richting.

voie d'évacuation : annonce 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.

F57



aankondiging van een parking.

| annonce d'un parking.

F58



aankondiging van een overdekte parking.

annonce d'un parking couvert.

F59



overdekte parking.

parking couvert.

voorbeeld :

F61

exemple :



aankondiging van een beveiligde parking. Het maximaal aantal sloten en sterren is 5. De sterren zijn facultatief.

annonce d'un parking sécurisé. Le nombre maximal de cadenas et d'étoiles est de 5. Les étoiles sont facultatives.

voorbeeld :

F62

exemple :



beveiligde parking. Het maximaal aantal sloten is 5. De sterren, maximum 5, zijn facultatief.

parking sécurisé. Le nombre maximal de cadenas est de 5. Les étoiles, maximum 5, sont facultatives.

F63



telefoon.

| téléphone.

F64



noodtelefoon.

| téléphone d'appel d'urgence.

F65a



tankstation.

Het type brandstof kan aangeduid zijn op het verkeersbord of op een onderbord.

Voorbeeld :

distribution de carburant.

Le type du carburant peut être indiqué sur le signal ou sur un panneau additionnel.

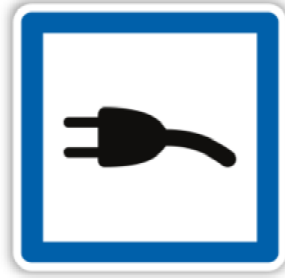
Exemple :



tankstation met laainfrastructuur voor elektriciteit.

| distribution de carburant avec une infrastructure de recharge électrique.

F65b



elektrische laadpaal.

| borne de recharge électrique.

F66



hotel of motel.

| hôtel ou motel.

F67



restaurant.

| restaurant.

F69



drankgelegenheid.

| cafétéria.

F71



kampeerterein.

| terrain de camping.

F73



kampeeraanhangwagenterrein.

| terrain de caravanning.

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.

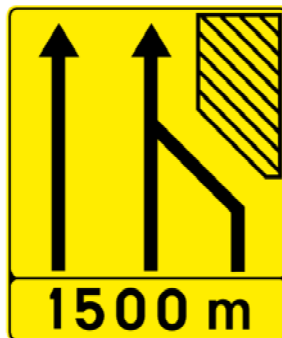
F79



uitzichtpunt.

| point de vue.

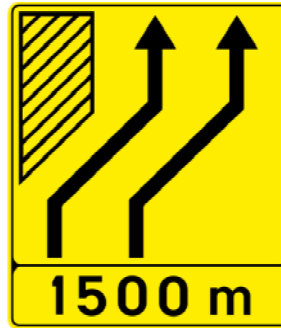
F80



tijdelijke aanwijzingen bij werken.
 Voorwegwijzer die de vermindering van het aantal rijstroken aankondigt. Het symbool stemt overeen met de plaatsgesteldheid.

indications temporaires à l'occasion de travaux.
 Signal de préavis annonçant la réduction du nombre de bandes de circulation. Le symbole correspond à la disposition des lieux.

F81



tijdelijke aanwijzingen bij werken.

Voorwegwijzer die een uitwijking aankondigt. Het symbool stemt overeen met de plaatsgesteldheid.

indications temporaires à l'occasion de travaux.

Signal de préavis annonçant un évitement. Le symbole correspond à la disposition des lieux.

F83



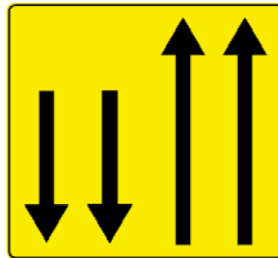
tijdelijke aanwijzingen bij werken.

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.

Voor de verkeersborden F80, F81, F83 en F85 stemt het aantal pijlen overeen met het werkelijk aantal rijstroken. Het symbool stemt overeen met de plaatsgesteldheid.

indications temporaires à l'occasion de travaux.

Circulation admise dans les deux sens sur une section de chaussée à sens unique.

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.

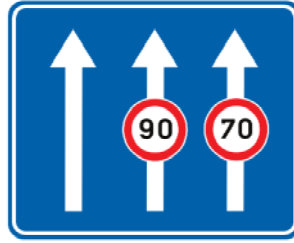
F87



verhoogde inrichting.

dispositif surélevé.

F91



verkeersbord dat een gevaar, een verbod of een gebod aanduidt dat 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 de vermindering van een rijstrook aanduidt.

signal indiquant la réduction d'une bande de circulation.

F98



vluchthaven.

refuge.

F99



vluchthaven voor landbouwvoertuigen.

refuge pour véhicules agricoles.

F100



grens.

§ 3. In bijzondere gevallen kunnen andere rechthoekige aanwijzingsborden worden gebruikt.

§ 4. Bijlage 2 bevat andere symbolen die op de aanwijzingsborden kunnen voorkomen.

Art. 70. Verkeersborden met bijzondere voorschriften.

§ 1. De verkeersborden met bijzondere voorschriften worden hierna afgebeeld:

De weggebruiker moet deze verkeersborden in acht nemen wanneer die zich aan de rechterkant van de openbare weg bevinden.

frontière.

§ 3. Dans des cas particuliers, d'autres signaux d'indication de forme rectangulaire, peuvent être utilisés.

§ 4. L'annexe 2 reprend d'autres symboles qui peuvent figurer sur les signaux d'indication.

Art. 70. Signaux à réglementation particulière.

§ 1^{er}. Les signaux à réglementation particulière sont reproduits ci-après :

L'utilisateur doit respecter ces signaux lorsqu'ils se trouvent du côté droit de la voie publique.

R1



begin van een schoolomgeving.

début d'abords d'école.

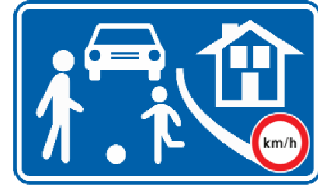
R3



einde van een schoolomgeving.

fin d'abords d'école.

R5



begin van een erf.

De maximale snelheid die er geldt, kan rechtsonder op het verkeersbord aangeduid zijn.

début d'une zone de rencontre.

La vitesse maximale qui s'y applique peut être indiquée sur le signal en bas à droite.

R7



einde van een erf.

fin d'une zone de rencontre.

R9



begin van een weg of van wegen voorbehouden voor het verkeer van de aangeduide weggebruikers.

Het verkeersbord kan aangepast zijn volgens de categorieën van weggebruikers. Op dit bord zijn ten minste 2 categorieën van weggebruikers aangeduid.

De maximale snelheid die er geldt, kan rechtsonder op het verkeersbord aangeduid zijn.

début d'un chemin réservé ou des chemins réservés à la circulation des usagers indiqués.

Le signal peut être adapté en fonction des catégories d'usagers admises à y circuler. Sur ce signal au moins deux catégories d'usagers sont indiqués.

La vitesse maximale qui s'y applique peut être indiquée sur le signal, en bas à droite.

R11



einde van een weg of van wegen voorbehouden voor het verkeer van de aangeduide weggebruikers.

fin d'un chemin réservé ou des chemins réservés à la circulation des usagers indiqués.

R12



begin van een niet verplicht fietspad.

début d'une piste cyclable non obligatoire.

R13



einde van een niet verplicht fietspad.

fin d'une piste cyclable non obligatoire.

R14



begin van een voetgangerszone.

De maximale snelheid die er geldt, kan rechtsonder op het verkeersbord aangeduid zijn.

début d'une zone piétonne.

La vitesse maximale qui s'y applique peut être indiquée sur le signal, en bas à droite.

R15



einde van een voetgangerszone.

fin d'une zone piétonne.

R17



begin van een fietszone.

De vermelding "Fietszone" kan bovenaan op het verkeersbord aangeduid zijn.

De maximale snelheid die er geldt, kan rechtsonder op het verkeersbord aangeduid zijn.

début d'une zone cyclable.

La mention « Zone cyclable » peut être indiquée sur le dessus du signal.

La vitesse maximale qui s'y applique peut être indiquée sur le signal, en bas à droite.

R19

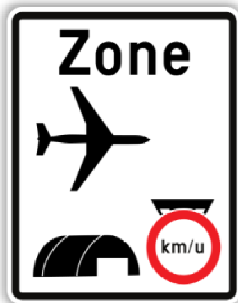


einde van een fietszone.



fin d'une zone cyclable.

R21



begin van een luchthavengebied.

De maximale snelheid die er geldt, kan rechtsonder op het verkeersbord aangeduid zijn.



début d'une zone aéroportuaire.

La vitesse maximale qui s'y applique peut être indiquée sur le signal, en bas à droite.

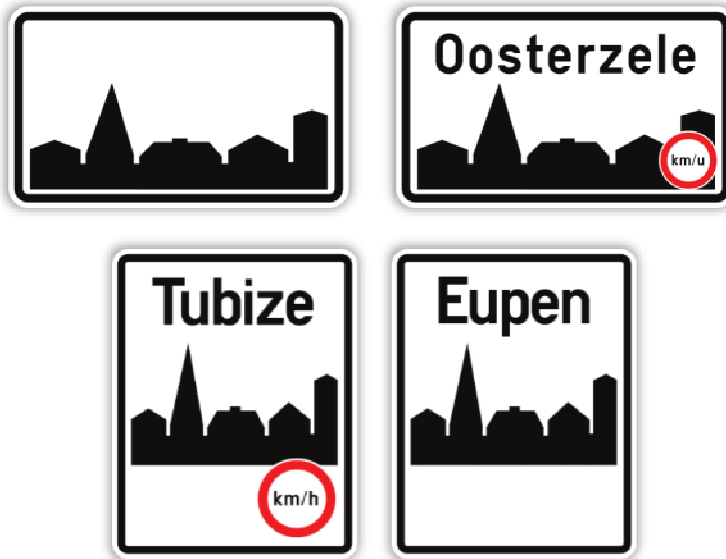
R23



einde van een luchthavengebied.
voorbeelden:

fin d'une zone aéroportuaire.
exemples :

R25



begin van een bebouwde kom.

De naam van de bebouwde kom kan, bovenaan in het midden, op het verkeersbord aangeduid zijn.

De maximale snelheid die er geldt, kan rechtsonder op het verkeersbord aangeduid zijn.

début d'une agglomération.

Le nom de l'agglomération peut être indiqué sur le signal, en haut au milieu.

La vitesse maximale qui s'y applique peut être indiquée sur le signal, en bas à droite.

voorbeeld :

R27

exemple :



einde van een bebouwde kom.

fin d'une agglomération.

R29



begin van een autosnelweg.

début d'une autoroute.

R31



einde van een autosnelweg.

fin d'une autoroute.

R33



begin van een autoweg.

début d'une route pour automobiles.

R35



einde van een autoweg.

fin d'une route pour automobiles.

R37



begin van de werken.

début des travaux.

R39



einde van de werken.

§ 2. De bijzondere voorschriften gelden in het afgebakende gebied, behalve op plaatsen waar door middel van verkeerstekens een andere regeling is voorzien.

Art. 71. Verkeersborden met zonale geldigheid.

§ 1. De betekenis van het verkeersbord waaraan een zonale geldigheid wordt gegeven, blijft ongewijzigd.

De weggebruiker moet deze verkeersborden in acht nemen wanneer die zich aan de rechterkant van de openbare weg bevinden.

§ 2. Begin- en eindborden met een zonale geldigheid:

fin des travaux.

§ 2. Les règles particulières ont effet dans le périmètre délimité sauf aux endroits où une autre réglementation est prévue au moyen de signaux.

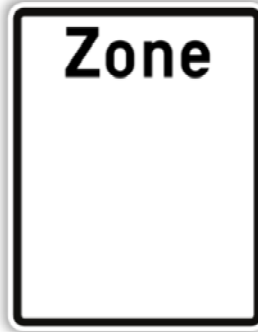
Art. 71. Signaux à validité zonale.

§ 1^{er}. La signification du signal auquel une validité zonale est donnée reste inchangée.

L'utilisateur doit respecter ces signaux lorsqu'ils se trouvent du côté droit de la voie publique.

§ 2. Signaux de début et de fin de validité zonale :

Z1



begin van een zone.

Het verkeersbord waaraan een zonale geldigheid wordt gegeven wordt afgebeeld op dit verkeersbord.

début d'une zone.

Le signal auquel une validité zonale est donnée est représenté sur ce signal.

Z3



einde van een zone.

Het verkeersbord bevat, in grijs tinten en met behoud van de witte kleur, het verkeersbord waaraan de zonale geldigheid wordt gegeven.

fin d'une zone.

Le signal contient, dans des tons gris et en conservant la couleur blanche, le signal auquel la validité zonale est donnée.

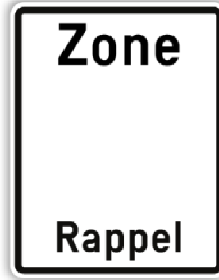
§ 3. Herhalingsbord:

Het verkeersbord waaraan een zonale geldigheid wordt gegeven wordt afgebeeld op dit verkeersbord.

§ 3. Signal de rappel :

Le signal auquel une validité zonale est donnée est représenté sur ce signal.

Z5



herhaling van een zone. Het opschrift "herhaling" kan ook op een onderbord aangeduid zijn.

§ 4. Voorbeeld van een parkeerbord met zonale geldigheid:

rappel d'une zone. L'inscription « rappel » peut aussi être mentionnée sur un panneau additionnel.

§ 4. Exemple d'un signal de stationnement à validité zonale :

Z1-E9



begin van een parkeerzone.

début d'une zone de stationnement.

Z3-E9



einde van een parkeerzone.

fin d'une zone de stationnement.

§ 5. Voorbeeld van een snelheidsbord met zonale geldigheid:

§ 5. Exemple d'un signal de vitesse à validité zonale :

Z1-C43



begin van een snelheidszone.

début d'une zone de vitesse.

Z3-C43



einde van een snelheidszone.

fin d'une zone de vitesse.

§ 6. De zonale reglementering geldt in gans de zone afgebakend door het zonaal begin- en eindbord behalve op plaatsen waar door middel van verkeerstekens een andere regeling is voorzien.

§ 6. La réglementation zonale a effet dans toute la zone délimitée par les signaux de début et de fin de zone, sauf aux endroits où une autre réglementation est prévue au moyen de signaux.

In een snelheidszone betekent dit:

Dans une zone de vitesse cela signifie que :

1° verkeersborden met bijzondere voorschriften die betrekking hebben op de snelheid beëindigen de geldende snelheidszone;

1° les signaux à réglementation particulière relatifs à la vitesse mettent fin à la zone de vitesse en vigueur ;

2° verkeersborden die een snelheidszone aanduiden beëindigen de geldende snelheidszone.

2° les signaux qui indiquent une zone de vitesse mettent fin à la zone de vitesse en vigueur.

Art. 72. Onderborden.

Art. 72. Panneaux additionnels.

§ 1. Algemene regel.

§ 1^{er}. Règle générale.

De betekenis van een verkeersbord kan nader bepaald of beperkt worden door een opschrift of een symbool op een vierkant of rechthoekig onderbord.

La signification d'un signal peut être précisée ou limitée par une inscription ou un symbole apposé sur un panneau additionnel carré ou rectangulaire.

De onderborden hebben zwarte opschriften of symbolen op een witte achtergrond.

Les panneaux additionnels ont des inscriptions ou des symboles noirs sur fond blanc.

Meerdere categorieën van voertuigen of weggebruikers kunnen op eenzelfde onderbord zijn vermeld.

Plusieurs catégories de véhicules ou d'usagers de la route peuvent être mentionnés sur un seul et même panneau additionnel.

Ook andere dan de in deze code en in bijlage 1 vermelde opschriften kunnen op het onderbord zijn aangeduid.

D'autres inscriptions que celles mentionnées dans le présent code et à l'annexe 1^{re} peuvent aussi figurer sur le panneau additionnel.

§ 2. Onderborden betreffende de afstand:

§ 2. Panneaux additionnels concernant la distance :

voorbeeld :

M1

exemple :



onderbord dat bij benadering de afstand aanduidt tot hetzelfde verkeersbord als dat waaronder het is geplaatst.

panneau additionnel indiquant la distance approximative jusqu'à un signal identique à celui sous lequel il est placé.

M3

voorbeeld :

exemple :



onderbord dat het verkeersbord B5 aankondigt op de bij benadering aangeduide afstand.

panneau additionnel qui annonce le signal B5 à la distance approximative indiquée.

M5

voorbeeld :

exemple :



onderbord dat de afstand aanduidt waarover het verkeersbord van toepassing is.

panneau additionnel indiquant la distance sur laquelle le signal est d'application.

§ 3. Onderborden die het toepassingsgebied van de verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren bepalen:

§ 3. Panneaux additionnels qui déterminent le champ d'application des signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement :

M7



begin van de reglementering.

début de la réglementation.

M8



einde van de reglementering.

fin de la réglementation.

Een aanduiding van het einde van de reglementering zal er niet zijn wanneer het samenvalt met een kruispunt of met het begin van een andere reglementering van het stilstaan of het parkeren.

L'indication de la fin de la réglementation n'est pas signalée lorsqu'elle coïncide avec un carrefour ou avec le début d'une autre réglementation de l'arrêt ou du stationnement.

M9

voorbeeld :

exemple :



begin van de reglementering en de afstand waarover deze geldt.

début de la réglementation et distance sur laquelle elle est applicable.

M11



herhaling van de reglementering.

rappel de la réglementation.

M13



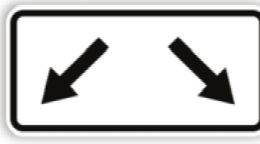
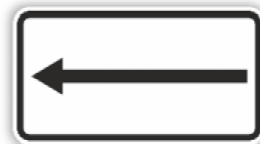
herhaling van de reglementering.

rappel de la réglementation.

Het aantal betrokken parkeerplaatsen kan op de pijl aangeduid zijn.

Le nombre de places concernées peut être indiqué sur la flèche.

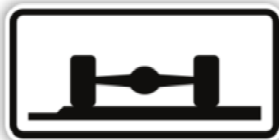
M15



de richting van de pijl of pijlen duidt aan waar de reglementering van toepassing is.

l'orientation de la flèche ou des flèches détermine l'endroit où la réglementation est d'application.

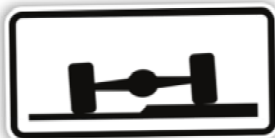
M17



parkeren op de berm of het trottoir.

stationnement sur l'accotement ou le trottoir.

M18



parkeren deels op de berm of op het trottoir.

stationnement en partie sur l'accotement ou le trottoir.

M19



parkeren op de rijbaan.

stationnement sur la chaussée.

voorbeeld :

M20

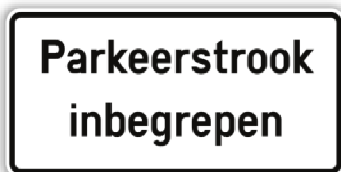
exemple :



parkeren op de rijbaan, voor motorfietsen, voor fietsen, voor voortbewegingstoestellen, of voor bromfietsen, afhankelijk van het symbool of symbolen die op het onderbord zijn aangebracht.

stationnement sur la chaussée pour les motocyclettes, les bicyclettes, les engins de déplacement, ou les cyclomoteurs, en fonction du symbole ou des symboles qui figurent sur le panneau additionnel.

M21



parkeerstrook inbegrepen.

§ 4. Onderborden betreffende het betalend parkeren en het beperken van de parkeertijd:

bande de stationnement comprise.

§ 4. Panneaux additionnels concernant le stationnement payant et le stationnement à durée limitée :

M23



betalend parkeren.

stationnement payant.

M25



verplicht gebruik van de parkeerschijf.

usage du disque obligatoire.

M27

voorbeeld :

exemple :



van maandag
t.e.m. zaterdag

du lundi
au samedi

periode waarin het verbod of de toelating van toepassing is.

période pendant laquelle l'autorisation ou l'interdiction est d'application.

M29

voorbeeld :

exemple :

Parkeren verboden
Stilstaan toegelaten
7-19u

Stationnement
interdit
Arrêt autorisé
7-19h

periode waarin het stilstaan is toegelaten.

période pendant laquelle l'arrêt est autorisé.

M31

voorbeeld :

exemple :

Uitgezonderd
maandag 7-19u

Excepté
lundi 7-19h

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 verkeersbord waaronder ze zijn geplaatst, beperken tot of voorbehouden voor de categorieën van weggebruikers, voertuigen of het gedrag zoals op het onderbord aangeduid:

De symbolen en opschriften die op deze onderborden kunnen zijn aangeduid, worden vermeld in bijlage 1.

§ 5. Panneaux additionnels limitant ou réservant le champ d'application du signal sous lequel ils sont placés, aux catégories d'utilisateurs, de véhicules ou au comportement dont le panneau additionnel fait mention :

Les symboles et inscriptions qui peuvent être apposés sur ces panneaux additionnels figurent à l'annexe 1.

M33-P.2

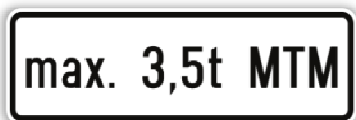


fietsen.

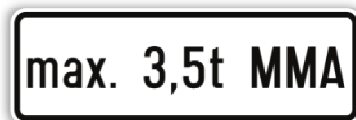
bicyclettes.

M33-P.21

voorbeeld :



exemple :

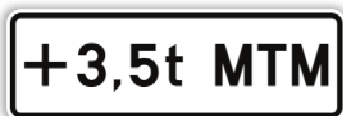


voertuigen of slepen waarvan de maximaal toegelaten massa lager is dan of gelijk is aan de aangeduide massa.

véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à la masse indiquée.

M33-P.23

voorbeeld :



exemple :



voertuigen of slepen waarvan de maximaal toegelaten massa hoger is dan de aangeduide massa.

véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à la masse indiquée.

M33-P.30



laden en lossen van goederen.

chargement et déchargement de marchandises.

§ 6. Onderborden die uitzonderingen voorzien op het toepassingsgebied van de verkeersborden waaronder ze geplaatst zijn, voor de categorieën van weggebruikers, voertuigen of voor het gedrag zoals op het onderbord aangeduid:

§ 6. Panneaux additionnels prévoyant des exceptions au champ d'application du signal sous lequel ils sont placés, pour les catégories d'utilisateurs, de véhicules ou les comportements dont le panneau additionnel fait mention :

De symbolen en opschriften die op deze onderborden kunnen zijn aangeduid, worden vermeld in bijlage 1.

Les symboles et inscriptions qui peuvent être apposés sur ces panneaux additionnels figurent à l'annexe 1.

M41a-P.1



uitgezonderd voetgangers.

excepté piétons.

M41a-P.2



uitgezonderd fietsers.

excepté cyclistes.

M41b-P.2



fietsers toegelaten.

cyclistes autorisés.

M41a-P.30



uitgezonderd laden en lossen van goederen.



excepté chargement et déchargement de marchandises.

M41a



uitgezonderd plaatselijk verkeer.
§ 7. Onderborden die het tijdvenster bepalen dat geldt voor het verkeersbord waaronder ze geplaatst zijn.



excepté circulation locale.
§ 7. Panneau additionnel prévoyant la plage horaire applicable au signal sous lequel il est placé.

M49

voorbeeld :



van 7u tot 19u.
§ 8. Onderbord dat aanduidt dat een openbare weg glad kan zijn ingeval van sneeuw of ijzel:

exemple :



de 7h à 19h.
§ 8. Panneau additionnel indiquant que la voie publique peut être glissante en cas de neige ou verglas :

M51



sneeuw of ijzel.

neige ou verglas.

§ 9. Onderborden die aanduiden dat fietsen of tweewielige bromfietsen in twee richtingen zijn toegelaten:

§ 9. Panneaux additionnels indiquant que la circulation de bicyclettes ou de cyclomoteurs à deux roues est autorisée dans les deux sens :

M53

voorbeelden :

exemples :



fietsers in twee richtingen.

cyclistes dans les deux sens.



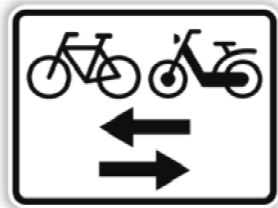
fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen in twee richtingen.

cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues dans les deux sens.



fietsers in twee rijrichtingen.

cyclistes dans les deux directions.



fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen in twee rijrichtingen.

cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues dans les deux directions.

§ 10. Onderborden die de toegang voor tweewielige bromfietsen verplichten of verbieden:

voorbeelden :



verplicht voor bestuurders van speedpedelecs.



verboden voor bestuurders van bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse B.

§ 11. Onderbord dat het toepassingsgebied van het verkeersbord waaronder het is geplaatst, beperkt tot de uitrit van een rijbaan die in rijstroken is verdeeld:

uitrit rechts van een rijbaan die in rijstroken is verdeeld.

uitrit links van een rijbaan die in rijstroken is verdeeld.

§ 10. Panneaux additionnels imposant ou interdisant l'accès aux cyclomoteurs à deux roues:

M55a-P.8

exemples :



obligatoire pour les conducteurs de speedpedelecs.

M55b-P.8



interdit pour les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe B.

§ 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 :

M57



une sortie située à droite d'une chaussée divisée en bandes de circulation.



une sortie située à gauche d'une chaussée divisée en bandes de circulation.

§ 12. Onderbord betreffende de voorrang:

§ 12. Panneau additionnel concernant la priorité :

M59

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 is 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 :

M61



herhaling van het verkeersbord waaronder het is geplaatst.

rappel du signal sous lequel il est placé.

M63



Dit onderbord aangebracht onder het verkeersbord C3 duidt een speelstraat aan.

Ce panneau additionnel en dessous du signal C3 indique une rue réservée au jeu.

M65



Dit onderbord aangebracht onder het verkeersbord C3 duidt een schoolstraat aan.

Ce panneau additionnel en dessous du signal C3 indique une rue scolaire.

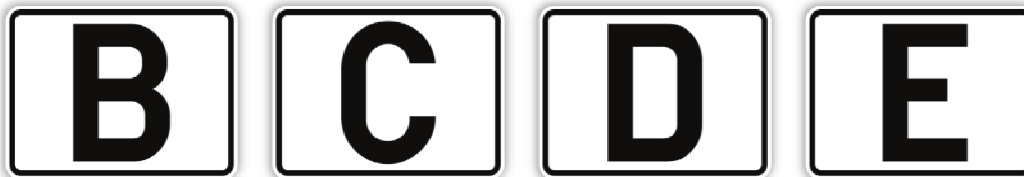
M67



Dit onderbord aangebracht onder het verkeersbord F98 duidt een vluchthaven aan die is uitgerust met een noodtelefoon en een brandblusser.

Ce panneau additionnel en dessous du signal F98 indique un refuge doté d'un téléphone d'appel d'urgence et d'un extincteur.

M69



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.

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.

M71

voorbeeld :

exemple :



Dit onderbord aangebracht onder het verkeersbord F8 duidt de naam van de tunnel aan.

Ce panneau additionnel en dessous du signal F8 indique le nom du tunnel.

M73

voorbeeld :

exemple :



Dit onderbord aangebracht onder het verkeersbord A51 duidt de aard van het gevaar aan.

Ce panneau additionnel en dessous du signal A51 indique la nature du danger.

Afdeling 4. – Wegmarkeringen.

Section 4. – Marques routières.

Art. 73. Overlangse wegmarkeringen die de rand van de rijbaan aanduiden.

Art. 73. Marques routières longitudinales indiquant le bord de la chaussée.

§ 1. Werkelijke rand:

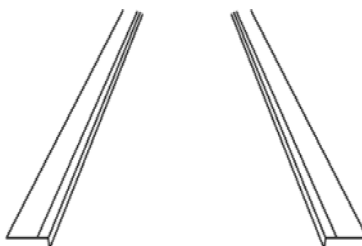
§ 1^{er}. Bord réel :

1° een witte doorlopende streep op de werkelijke rand van de rijbaan, op een trottoirrand of op de boordsteen van een verhoogde berm om deze beter zichtbaar te maken.

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.

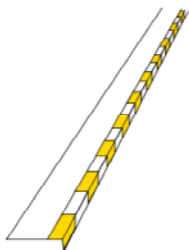
Voorbeeld:

Exemple :



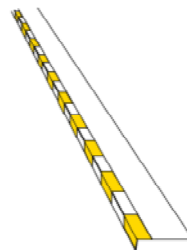
2° een gele doorlopende of onderbroken streep op de werkelijke rand van de rijbaan, op een trottoirrand of op de boordsteen van een verhoogde berm. Het parkeren op de rijbaan is verboden langs die strepen. Het stilstaan op de rijbaan is eveneens verboden langs de doorlopende streep.

Voorbeeld:



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.

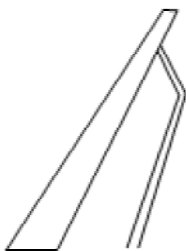
Exemple :



§ 2. Denkbeeldige rand:

1° een witte doorlopende streep duidt de denkbeeldige rand van die rijbaan aan. Het aan de andere kant van deze markering gelegen deel van de openbare weg is voorbehouden voor het stilstaan en parkeren, behalve op autosnelwegen en autowegen.

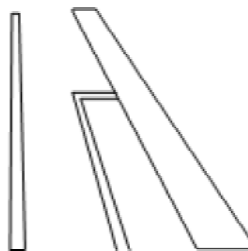
Voorbeeld:



§ 2. Bord fictif :

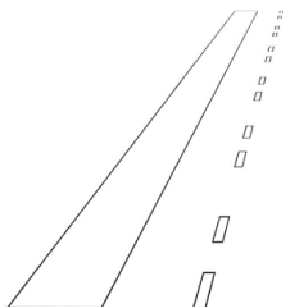
1° une ligne continue de couleur blanche tracée sur la chaussée marque le bord fictif de la chaussée. La partie de la voie publique située au-delà de ce marquage est réservée à l'arrêt et au stationnement, sauf sur les autoroutes et les routes pour automobiles.

Exemple :



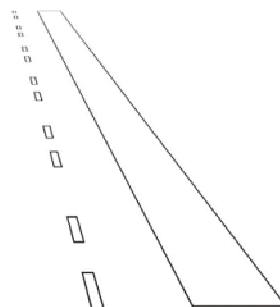
2° twee evenwijdige witte onderbroken strepen aan weerszijden van de rijbaan die bestaan uit telkens twee paar korte trekken, bakenen de denkbeeldige randen van de middenrijbaan af.

Voorbeeld:



2° deux lignes blanches parallèles discontinues de chaque côté de la chaussée, constituées à chaque fois de deux paires de traits courts, délimitent les bords fictifs de la chaussée à voie centrale.

Exemple :



§ 3. Afbakening van de openbare weg:

De reflectoren aangebracht op de randen van de openbare weg of van de rijbaan duiden de rand ervan aan.

De rode of oranje reflectoren duiden de rechterrاند aan en de witte reflectoren duiden de linkerrand aan.

Art. 74. Overlangse wegmarkeringen die de rijstroken van elkaar scheiden.

§ 1. Deze wegmarkeringen zijn wit en kunnen bestaan uit:

1° een doorlopende streep;

2° een onderbroken streep;

3° een naast elkaar getrokken doorlopende en onderbroken streep.

§ 3. Balisage de la voie publique :

Les dispositifs rétroréfléchissants sur les bords de la voie publique ou de la chaussée signalent le bord de celles-ci.

Les dispositifs rétroréfléchissants de couleur rouge ou orange indiquent le bord de droite et les dispositifs rétroréfléchissants de couleur blanche indiquent le bord de gauche.

Art. 74. Marques routières longitudinales séparant les bandes de circulation.

§ 1^{er}. Ces marques routières sont de couleur blanche et peuvent consister en :

1° une ligne continue ;

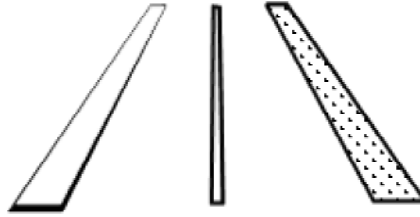
2° une ligne discontinue ;

3° une ligne continue et une ligne discontinue juxtaposées.

§ 2. Een doorlopende streep betekent dat het iedere bestuurder verboden is deze te overschrijden.

Bovendien is het verboden links van een doorlopende streep te rijden wanneer deze de twee rijrichtingen scheidt.

Voorbeeld:



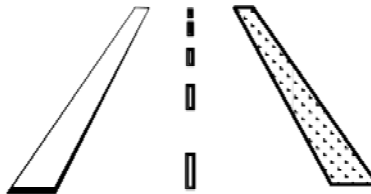
§ 2. Une ligne continue signifie qu'il est interdit à tout conducteur de la franchir.

En outre, il est interdit de circuler à gauche d'une ligne continue, lorsque celle-ci sépare les deux sens de circulation.

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.

Voorbeeld:

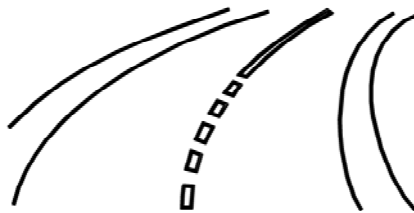


§ 3. Une ligne discontinue signifie qu'il est interdit à tout conducteur de la franchir, sauf pour dépasser, pour tourner à gauche, pour effectuer un demi-tour ou pour changer de bande de circulation.

Exemple :

Wanneer de trekken van de onderbroken streep korter zijn en dichter bij elkaar getrokken, kondigen zij het naderen van een doorlopende streep aan.

Voorbeeld:

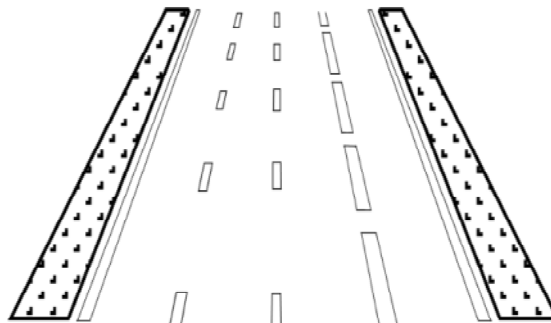


Lorsque les traits de la ligne discontinue sont plus courts et plus rapprochés les uns des autres, ils annoncent l'approche d'une ligne continue.

Exemple :

Wanneer de trekken van de onderbroken streep langer zijn en dichter bij elkaar getrokken, duiden zij een spitsstrook aan.

Voorbeeld:



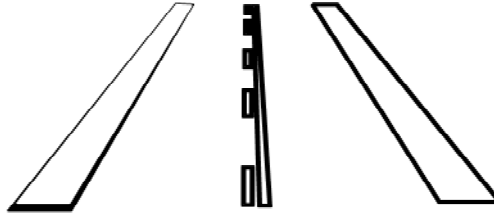
Lorsque les traits de la ligne discontinue sont plus longs et plus rapprochés les uns des autres, ils indiquent une bande réservée aux heures de pointe.

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.

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.

Voorbeeld:

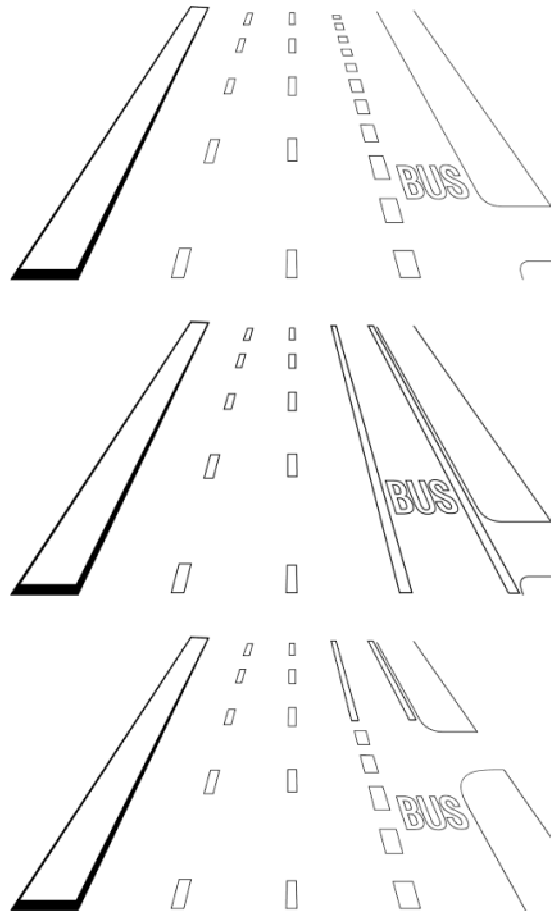


§ 4. Lorsqu'une ligne continue et une ligne discontinue sont juxtaposées, le conducteur ne doit tenir compte que de la ligne qui se trouve de son côté.

Les conducteurs qui ont franchi ces lignes peuvent seulement les franchir à nouveau après un dépassement pour reprendre leur place normale sur la chaussée.

Exemple :

§ 5. Busbaan.
1° markering en signalisatie:
voorbeelden:



§ 5. Bande bus.
1° marquage et signalisation :
exemples :

het verkeersbord F17 en één of twee brede witte doorlopende of onderbroken strepen, of dambordmarkeringen bestaande uit witte vierkanten bakenen de busbaan af.

De busbaan maakt geen deel uit van de rijbaan.

In geval van variabele signalisatie hebben witte lichtspijkers dezelfde betekenis als de markeringen;

le signal F17 et une ou deux larges lignes blanches continues ou discontinues, ou bien des marques en damier composées de carrés blancs, délimitent la bande bus.

La bande bus ne fait pas partie de la chaussée.

En cas de signalisation à message variable, les clous lumineux blancs ont la même signification que les marques routières;

2° toegelaten voertuigen:

naast de voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer mogen er ook rijden, als de volgende symbolen, woorden of borden zijn aangebracht op het verkeersbord F17 of op een onderbord:

a) voertuigen die gebruikt worden voor het schoolvervoer;

2° véhicules autorisés :

outre les véhicules des services réguliers de transport en commun peuvent y circuler, si les symboles, mots ou panneaux suivants sont repris sur le signal F17 ou sur un panneau additionnel :

a) les véhicules utilisés pour le transport scolaire ;



b) taxi's;

b) les taxis ;

TAXI

c) fietsen;

c) les bicyclettes ;



d) bromfietsen. De klassen kunnen overeenkomstig bijlage 1, P.8, onder het symbool aangebracht zijn;

d) les cyclomoteurs. Les classes peuvent, conformément à l'annexe 1, P.8, être indiquées en dessous du signal ;



e) motorfietsen;

e) les motocyclettes ;



f) autocars;

f) autocars ;

AUTOCAR

g) voertuigen bestemd voor woon-werkverkeer

g) les véhicules affectés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail ;



h) voertuigen met ten minste 2, 3 of 4 inzittenden, naargelang van de vermelding;

h) les véhicules occupés par au moins 2, 3 ou 4 personnes, en fonction de la mention ;



i) voertuigen die gebruikt worden ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit;

i) les véhicules utilisés pour promouvoir des formes durables de mobilité ;



j) voertuigen bestemd voor het gemeenschappelijk vervoer van personen met een handicap;

j) les véhicules affectés au transport en commun de personnes en situation de handicap ;



3° andere voertuigen:

de andere voertuigen mogen:

a) op de busbaan rijden om omheen een hindernis op de rijbaan te rijden;

b) op de busbaan rijden, vanaf de onderbroken streep bedoeld in paragraaf 5, 1°, om op het eerstvolgende kruispunt van richting te veranderen;

c) de busbaan dwarsen op een kruispunt;

d) de busbaan dwarsen om een eigendom of een parkeerplaats gelegen langsheen de busbaan in te nemen of te verlaten.

3° autres véhicules :

les autres véhicules peuvent :

a) circuler sur la bande bus pour contourner un obstacle en chaussée ;

b) circuler sur la bande bus, à partir de la ligne discontinue visé au paragraphe 5, 1°, pour changer de direction au prochain carrefour ;

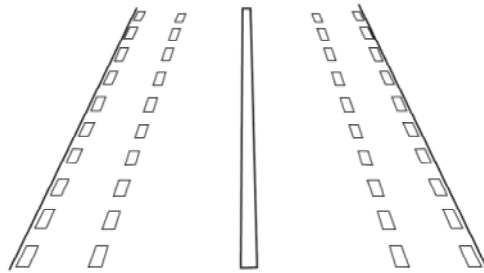
c) traverser la bande bus dans un carrefour ;

d) traverser la bande bus pour accéder à ou quitter une propriété riveraine ou un emplacement de stationnement situé le long de la bande bus.

Art. 75. Overlangse wegmarkeringen die een fietspad aanduiden.

Het deel van de openbare weg dat afgebakend is door twee evenwijdige witte onderbroken strepen, is een fietspad.

Voorbeeld:



Art. 75. Marques routières 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. 76. Dwarsmarkeringen.

§ 1. Stopstreep:

een witte doorlopende streep, dwars op de rand van de rijbaan, duidt de plaats aan waar de bestuurders moeten stoppen ingevolge een verkeersbord B5 of een verkeerslicht.

Voorbeeld:



Art. 76. Marques routières transversales.

§ 1^{er}. Ligne d'arrêt :

une ligne blanche continue, perpendiculaire au bord de la chaussée, indique l'endroit où les conducteurs doivent marquer l'arrêt imposé par un signal B5 ou par un signal lumineux de circulation.

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.

Voorbeeld:



§ 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.

Exemple :

§ 3. Oversteekplaats voor voetgangers:

een markering gevormd door witte rechthoeken, evenwijdig met de as van de rijbaan, duidt een oversteekplaats voor voetgangers aan.

Voorbeeld:



§ 3. Passage pour piétons :

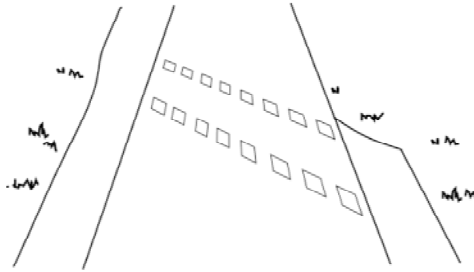
un marquage constitué par des rectangles de couleur blanche, parallèles à l'axe de la chaussée, indique un passage pour piétons.

Exemple

§ 4. Oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen:

twee onderbroken strepen gevormd door witte vierkanten of parallelogrammen duiden een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen aan.

Voorbeeld:



§ 4. Passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues :

deux lignes discontinues constituées par des carrés ou des parallélogrammes de couleur blanche indiquent un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

Exemple :

§ 5. Witte lichtspijkers kunnen op kruispunten, fietspaden of delen van de openbare weg aangeduid door de verkeersborden D9 of D11 met elkaar verbinden.

Art. 77. Andere wegmarkeringen.

§ 1. Voorsorteringspijlen:

witte voorsorteringspijlen duiden de rijstrook aan die de bestuurders moeten volgen om in de door de pijlen aangewezen richting te rijden.

Op het kruispunt moeten de bestuurders bovendien de of één van de richtingen volgen die aangeduid zijn op de rijstrook waarin zij zich bevinden.

Voorbeeld:



§ 5. Des clous lumineux blancs aux carrefours, peuvent relier entre elles les pistes cyclables ou les parties de la voie publique indiquées par les signaux D9 ou D11.

Art. 77. Autres marques routières.

§ 1^{er}. Flèches de sélection :

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.

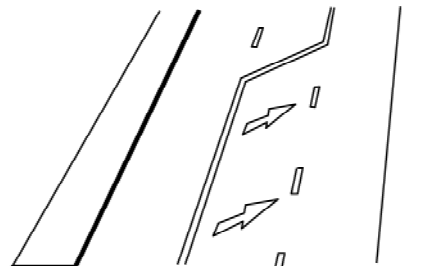
En outre, au carrefour, les conducteurs doivent suivre la ou une des directions indiquées sur la bande de circulation sur laquelle ils se trouvent.

Exemple :

§ 2. Witte rijstrookverminderingspijlen:

deze pijlen kondigen een vermindering van het aantal rijstroken aan die in de gevolgde richting mogen gebruikt worden.

Voorbeeld:



§ 2. Flèches de rabattement de couleur blanche :

ces flèches annoncent la réduction du nombre de bandes de circulation qui peuvent être utilisées dans le sens suivi.

Exemple :

§ 3. Opschriften:

witte opschriften op de rijbaan herhalen de door verkeersborden
gegeven aanwijzingen.

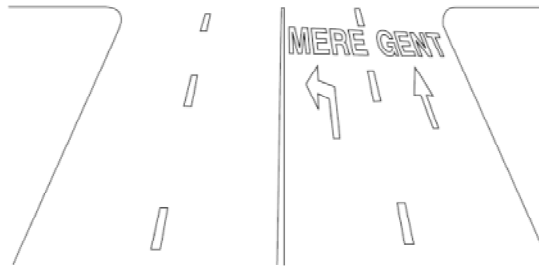
Voorbeelden:



§ 3. Inscriptions :

des inscriptions de couleur blanche sur la chaussée répètent les
indications données par des signaux.

Exemples :

§ 4. Verkeersgeleider en verdrijvingsvlak:
voorbeeld:§ 4. Ilot directionnel et zone d'évitement:
exemple :

De bestuurders mogen niet rijden, stilstaan of parkeren op verkeers-
geleiders of verdrijvingsvlakken gemarkeerd door witte schuine strepen.

Les conducteurs ne peuvent ni circuler, ni s'arrêter ni stationner sur
des îlots directionnels ou des zones d'évitement marqués par des lignes
parallèles obliques de couleur blanche.

§ 5. Parkeerplaatsen:

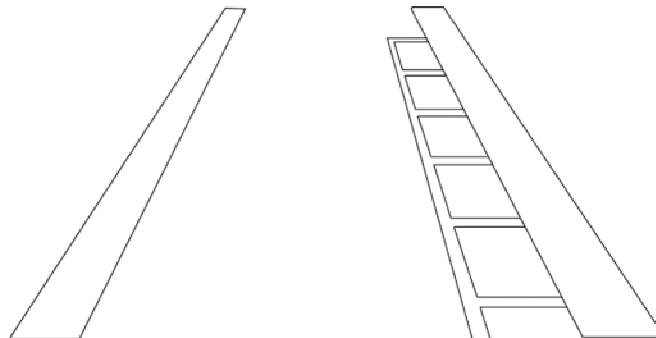
witte wegmarkeringen, T-markeringen, hoekmarkeringen of een
wegbedekking in een ander kleur waarop de letter P is vermeld,
bakenen parkeerplaatsen af.

Voorbeelden:

§ 5. Places de stationnement :

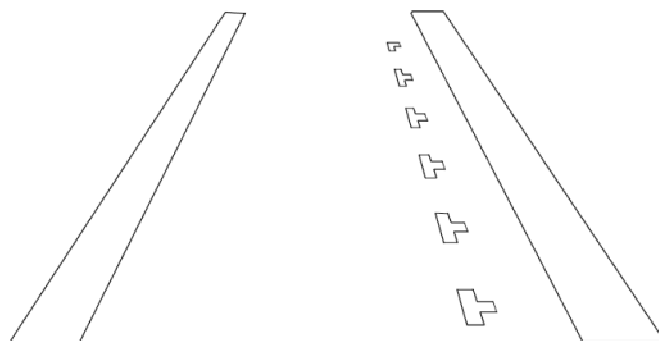
des marques routières blanches, des marques en « T » ou, en coin, ou
un revêtement d'une autre couleur sur lequel la lettre P est reproduite,
délimitent les emplacements de stationnement.

Exemples :



Parkeerplaatsen afgebakend in de parkeerstrook maken geen deel uit
van de rijbaan.

Les places de stationnement délimitées dans la bande de stationne-
ment ne font pas partie de la chaussée.



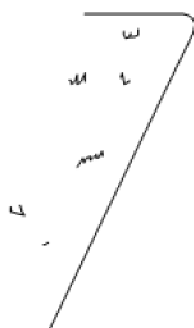
Parkeerplaatsen afgebakend op de rijbaan door middel van T-markeringen, hoekmarkeringen of een wegbedekking in een ander kleur waarop de letter P is vermeld, blijven deel uitmaken van de rijbaan.

Rekken of het symbool op de grond van een fiets, van een voortbewegingstoestel, van een bromfiets, van een motorfiets, gedeeld of niet, duiden de parkeerplaats aan die respectievelijk is voorbehouden voor fietsen, voor voortbewegingstoestellen, voor bromfietsen met een maximum breedte van 1 m of voor motorfietsen met een maximum breedte van 1 m, gedeeld of niet.

§ 6. Opstelvak voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen:

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.

Voorbeeld:



§ 7. Voorsortingsstrook voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen:

een voorsortingsstrook afgebakend door witte doorlopende strepen, met daarin het symbool van de fiets en een pijl die de te volgen richting aanduidt, is voorbehouden voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

§ 8. Dambord:

een dambordmarkering die bestaat uit witte vierkanten bakent de busbaan, de plaats die busbanen met elkaar verbindt, de plaats die het begin of het einde aankondigt van een busbaan alsook de plaats van een spoorwegovergang af. Het stilstaan en parkeren is er verboden.

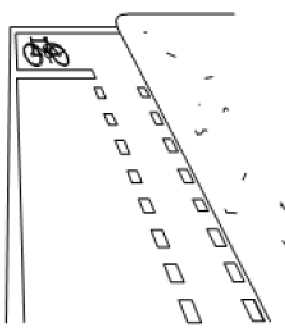
Les places de stationnement délimitées sur la chaussée par des marques en T, des marques en coin ou un revêtement de couleur différente sur lequel est indiquée la lettre P, font partie de la chaussée.

Des arceaux ou le symbole reproduit au sol d'une bicyclette, d'un engin de déplacement, d'une cyclomoteur, d'une motocyclette, en libre-partage ou non, indiquent l'emplacement de stationnement qui est respectivement réservé aux bicyclettes, aux engins de déplacement, aux cyclomoteurs d'une largeur maximale d'1 m ou aux motocyclettes d'une largeur maximale d'1 m, en libre-partage ou non.

§ 6. Zone avancée pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues :

la zone délimitée par deux lignes d'arrêt et dans laquelle le symbole d'une bicyclette est reproduit en blanc, indique l'endroit où seuls les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues peuvent se placer pendant la phase rouge des signaux lumineux de circulation.

Exemple



§ 7. Bande de sélection pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues :

la bande de sélection délimitée au moyen de lignes continues de couleur blanche, dans laquelle le symbole de la bicyclette et la flèche indiquant la direction qui doit être suivie sont reproduits, est réservée aux cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

§ 8. Damier :

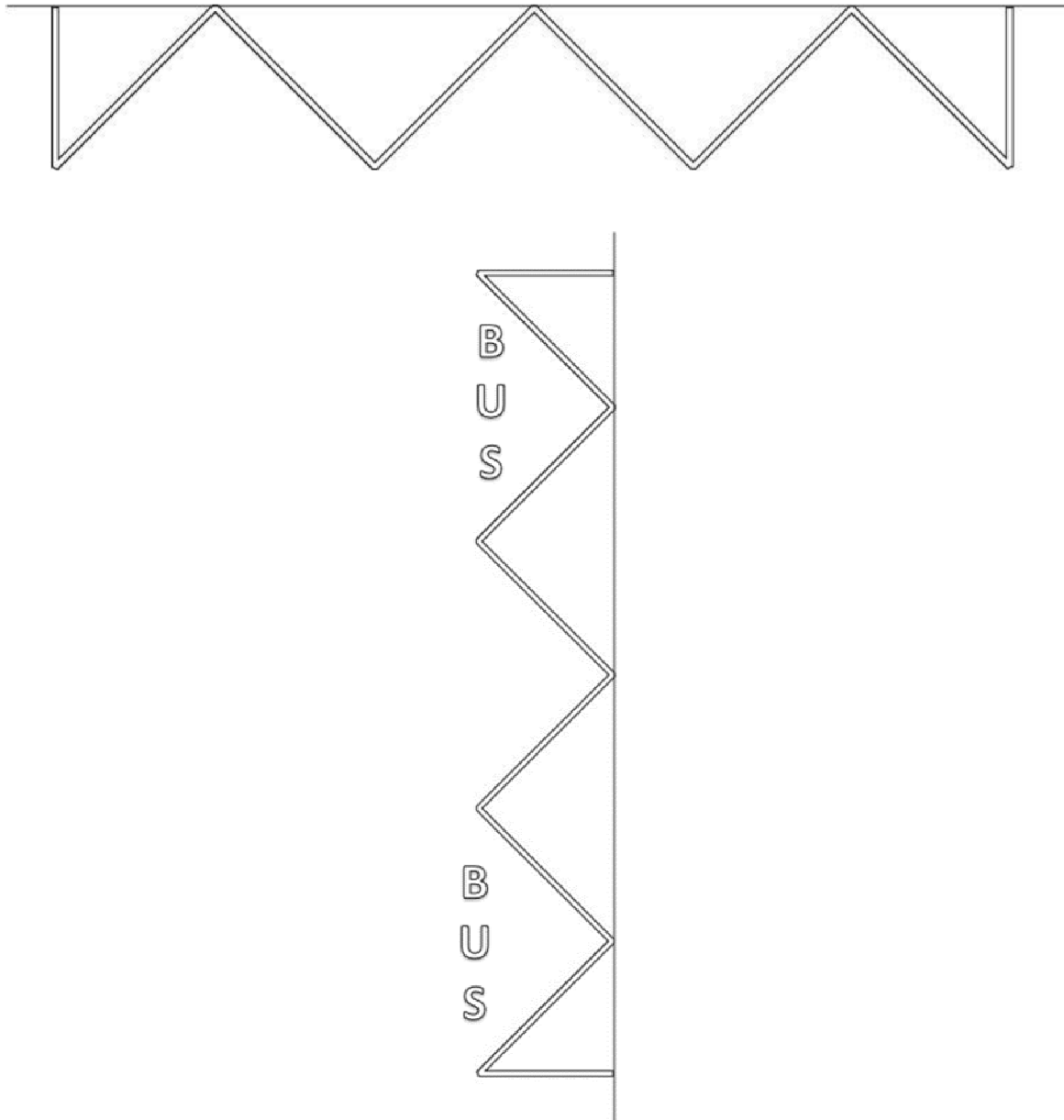
des marques en damier composées de carrés blancs délimitent la bande bus, l'espace qui relie des bandes bus entre elles, le début ou la fin d'une bande bus ainsi que l'espace d'un passage à niveau. L'arrêt et le stationnement y sont interdits.

§ 9. Zigzagmarkeringen:

een witte doorlopende streep in zigzag duidt de plaats aan voorbehouden voor het stilstaan. Het parkeren is er verboden; het woord "BUS" dat de zigzagmarkering aanvult betekent dat het gaat over een halte voor het geregeld openbaar vervoer.

§ 9. Marques en zig-zag :

une ligne blanche continue en zigzag indique l'endroit réservé pour l'arrêt. Le stationnement y est interdit ; le mot « BUS » qui peut compléter les marques en zig-zag indique qu'il s'agit d'un arrêt pour les véhicules des services réguliers de transport en commun.

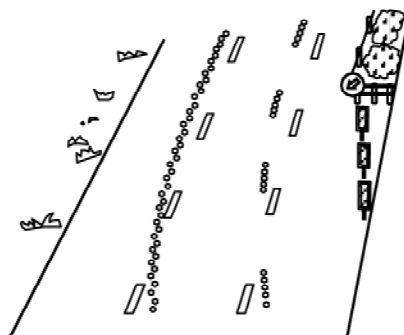


§ 10. Ingeval van werken kunnen tijdelijke oranje-gele wegmarkeringen of oranje-gele lichtspijkers de witte wegmarkeringen vervangen; ze maken de andere witte wegmarkeringen die op dezelfde plaats zijn aangebracht waardeloos.

Voorbeeld:

§ 10. A l'occasion de travaux des marques routières temporaires de couleur jaune-orange ou des clous jaune-orange lumineux peuvent remplacer des marques routières blanches; elles rendent sans effet les autres marques routières de couleur blanche tracées au même endroit.

Exemple :



HOOFDSTUK 9. — Borden op voertuigen.

Art. 78. Borden voor specifiek vervoer.

§ 1. De borden die moeten worden aangebracht op voertuigen voor specifiek vervoer worden hierna afgebeeld:

V1



voertuigen die gebruikt worden voor het schoolvervoer.

véhicules utilisés pour le transport scolaire.

V2



voertuigen bestemd voor het gemeenschappelijk vervoer van personen met een handicap.

véhicules affectés au transport en commun de personnes en situation de handicap.

V3



voertuigen die gebruikt worden ter bevordering van duurzame vormen van mobiliteit.

véhicules utilisés pour promouvoir des formes durables de mobilité.

V4



voertuigen bestemd voor woon- werkverkeer.

véhicules affectés aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

§ 2. 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.

Deze borden hebben een zijde van ten minste 0,40 m; de achtergrond ervan moet retro-reflecterend zijn.

Art. 79. Bord voor het begeleiden van een groep fietsers.

§ 2. Ces panneaux doivent être placés de manière bien visible sur la 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.

Ces panneaux ont 0,40 m de côté au moins ; leur fond doit être rétro réfléchissant.

Art. 79. Panneau 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.

De bevoegde minister bepaalt de minimum afmetingen van dit bord.

Art. 80. Snelheidsplaat.

De toegelaten maximumsnelheid van de voertuigen bedoeld in artikel 24, § 2, 2° wordt vermeld op het rechtergedeelte van het achtervlak van het voertuig door een snelheidsplaat waarvan het model bepaald is door de bevoegde minister.

HOOFDSTUK 10. — Rijwielen, hun aanhangwagens, voortbewegingstoestellen en gespannen.

Afdeling 1. — Uitrusting en afmetingen van rijwielen en hun aanhangwagens.

Art. 81. Uitrusting en afmetingen van rijwielen en hun aanhangwagens.

§ 1. Reflectoren:

1° de rijwielen moeten altijd voorzien zijn van witte reflectoren vooraan en rode reflectoren achteraan:

a) de fietsen moeten altijd vooraan een witte reflector en achteraan een rode reflector voeren;

b) de driewielers met één voorwiel moeten altijd vooraan een witte reflector en achteraan twee rode reflectoren voeren;

c) de driewielers met twee voorwielen moeten altijd vooraan twee witte reflectoren en achteraan één rode reflector voeren;

d) de vierwieler moeten altijd vooraan twee witte reflectoren en achteraan twee rode reflectoren voeren;

2° de pedalen van rijwielen moeten altijd voorzien zijn van gele of oranje reflectoren;

3° de rijwielen moeten altijd een zijdelingse signalisatie voeren bestaande uit:

a) ofwel een witte retro-reflecterende strook in de vorm van een doorlopende cirkel langs 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;

d) voor de velomobielen, een gele of oranje reflecterende strook op de zijkant;

4° rijwielen mogen voorzien zijn van bijkomende witte, gele of oranje zijdelingse signalisatiemiddelen.

§ 2. Uitzondering:

wanneer er mee gereden wordt tussen het aanbreken van de dag en het vallen van de avond en in alle omstandigheden wanneer het mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 m, zijn de reflectoren vooraan en achteraan, de reflectoren op de pedalen en de zijdelingse signalisatie niet verplicht.

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.

Le ministre compétent détermine les dimensions minimales de ce panneau.

Art. 80. Plaque de vitesse.

La vitesse maximale autorisée des véhicules visés à l'article 24, § 2, 2°, 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.

CHAPITRE 10. — Cycles, leurs remorques, engins de déplacement et véhicules attelés.

Section 1^{ère}. — Equipement et dimensions des cycles et de leurs remorques.

Art. 81. Equipement et dimensions des cycles et de leurs remorques.

§ 1^{er}. Catadioptres :

1° les cycles doivent être munis en permanence de catadioptres blancs à l'avant, et de catadioptres rouges à l'arrière :

a) les bicyclettes doivent être munies en permanence d'un catadioptre blanc à l'avant et d'un catadioptre rouge à l'arrière ;

b) les tricycles avec une roue à l'avant doivent être munis en permanence d'un catadioptre blanc à l'avant et de deux catadioptres rouges à l'arrière ;

c) les tricycles avec deux roues à l'avant doivent être munis en permanence de deux catadioptres blancs à l'avant et d'un catadioptre rouge à l'arrière ;

d) les quadricycles doivent être munis en permanence de deux catadioptres blancs à l'avant et de deux catadioptres rouges à l'arrière ;

2° les pédales des cycles doivent être munies en permanence de catadioptres jaunes ou orange ;

3° les cycles doivent être munis en permanence d'une signalisation latérale constituée :

a) soit d'une bande réfléchissante de couleur blanche en forme de cercle continu de chaque côté du pneu de la roue avant et de la roue arrière ;

b) soit, sur chaque roue, d'au moins deux catadioptres jaunes ou orange à double face, fixés aux rayons et disposés symétriquement ;

c) soit de la combinaison des deux types précédents ;

d) pour les vélomobiles, d'une bande réfléchissante jaune ou orange sur les côtés ;

4° les cycles peuvent en outre être munis de moyens supplémentaires de signalisation latérale de couleur blanche, jaune ou orange.

§ 2. Exception :

en cas de circulation entre le lever et la tombée du jour, ainsi qu'en toute circonstance où il est possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 m, les catadioptres avant et arrière, les catadioptres sur les pédales et la signalisation latérale ne sont pas obligatoires.

§ 3. Reflectoren voor aanhangwagens:

de door rijwielen getrokken aanhangwagens moeten altijd achteraan twee rode reflectoren voeren.

§ 4. Plaats en vorm van lichten en reflectoren:

1° de lichten en reflectoren moeten duidelijk zichtbaar zijn en goed werken;

2° in geen geval mogen er vooraan rode lichten of rode reflectoren en achteraan witte of gele lichten of reflectoren gevoerd worden;

3° de reflectoren mogen geen driehoekige vorm hebben. Zij moeten vast zijn aangebracht in een vlak, loodrecht op de lengteas van het rijwiel;

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.

Ze moeten symmetrisch ten opzichte van de lengteas van het rijwiel en in hetzelfde vlak, loodrecht op deze as aangebracht zijn.

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 m van de buitenomtrek van het rijwiel bevinden;

§ 5. Bel:

de rijwielen moeten uitgerust zijn met een bel die kan gehoord worden van op een afstand van 20 m.

§ 6. Remmen:

de rijwielen moeten voorzien zijn van een voldoende doelmatige reminrichting.

§ 7. 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.

§ 8. Afmetingen:

de maximum breedte van een fiets is 1 m en deze van een drie- of vierwieler 2,50 m.

De breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een fiets mag niet meer bedragen dan 1 m.

De breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een drie- of vierwieler mag niet meer bedragen dan de breedte van het trekkend voertuig.

§ 9. Blauwe knipperlichten en speciaal geluidstoestel:

een rijwiel 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.

Afdeling 2. — Uitrusting en afmetingen van voortbewegingstoestellen.

Art. 82. Uitrusting en afmetingen van voortbewegingstoestellen.

§ 1. Reflectoren:

1° gemotoriseerde voortbewegingstoestellen met een stuur voeren altijd vooraan een witte reflector en achteraan een rode reflector.

2° gemotoriseerde voortbewegingstoestellen voeren altijd een zijdelingse signalisatie bestaande uit:

a) ofwel een gele of oranje reflecterende strook langs elke kant van de voetsteunen;

b) ofwel een witte reflecterende strook in de vorm van een doorlopende cirkel aan elke kant van de band van het voor- en achterwiel;

c) ofwel de combinatie van de twee voornoemde types;

3° gemotoriseerde voortbewegingstoestellen mogen voorzien zijn van bijkomende witte, gele of oranje zijdelingse signalisatiemiddelen.

§ 2. Geluidstoestel:

de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen met een stuur zijn uitgerust met een geluidstoestel dat kan worden gehoord op een afstand van 20 m.

§ 3. Remmen:

de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen moeten uitgerust zijn met een voldoende doelmatige reminrichting.

§ 4. Afmetingen:

de maximale breedte van een voortbewegingstoestel is 1 m.

§ 3. Catadioptres pour remorques :

les remorques tirées par des cycles doivent être munies en permanence de deux catadioptres rouges à l'arrière.

§ 4. Emplacement et forme des feux et catadioptres :

1° les feux et catadioptres doivent être parfaitement visibles et en bon état de fonctionnement ;

2° en aucun cas, il ne peut être utilisé de feux ou catadioptres rouges à l'avant et de feux ou catadioptres blancs ou jaunes à l'arrière ;

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° 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.

Ils doivent être placés symétriquement par rapport à l'axe longitudinal du cycle et dans le même plan perpendiculaire à cet axe.

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 m au maximum du gabarit extérieur du cycle ;

§ 5. Sonnette :

les cycles doivent être équipés d'une sonnette pouvant être entendue à une distance de 20 m.

§ 6. Freins :

les cycles doivent être pourvus d'un système de freinage suffisamment efficace.

§ 7. 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.

§ 8. Dimensions :

la largeur maximale d'une bicyclette est d'1 m et celle d'un tricycle ou d'un quadricycle de 2,50 m.

La largeur mesurée toutes saillies comprises, d'une remorque tirée par une bicyclette ne peut excéder 1 m.

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.

§ 9. Feux bleus clignotants et avertisseur sonore spécial :

un cycle utilisé par un membre du personnel du cadre opérationnel de la police fédérale ou de la police locale peut être équipé d'un feu bleu clignotant et d'un avertisseur sonore spécial.

Section 2. — Equipement et dimensions des engins de déplacement.

Art. 82. Equipement et dimensions des engins de déplacement.

§ 1^{er}. Catadioptres:

1° les engins de déplacement motorisés avec un guidon sont munis en permanence d'un catadioptr blanc à l'avant et d'un catadioptr rouge à l'arrière.

2° les engins de déplacement motorisés sont munis en permanence d'une signalisation latérale constituée :

a) soit d'une bande réfléchissante de couleur jaune ou orange de chaque côté des repose-pieds ;

b) soit d'une bande réfléchissante de couleur blanche en forme de cercle continu de chaque côté du pneu de la roue avant et de la roue arrière ;

c) soit de la combinaison des deux types précédents ;

3° les engins de déplacement motorisés peuvent en outre être munis de moyens supplémentaires de signalisation latérale de couleur blanche, jaune ou orange.

§ 2. Avertisseur sonore :

les engins de déplacement motorisés avec un guidon sont équipés d'un avertisseur sonore pouvant être entendu à une distance de 20 m.

§ 3. Freinage:

les engins de déplacement motorisés doivent être pourvus d'un système de freinage suffisamment efficace.

§ 4. Dimensions :

la largeur maximale d'un engin de déplacement est d'1 m.

Afdeling 3. — Uitrusting
en afmetingen van gespannen.

Art. 83. Uitrusting en afmetingen van gespannen.

§ 1. Reflectoren:

1° gespannen moeten achteraan twee rode reflectoren voeren.

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;

2° een of meer oranje reflectoren mogen op de zijkanten van het voertuig aangebracht worden;

3° de reflectoren moeten altijd goed zichtbaar zijn.

§ 2. Remmen:

gespannen moeten voorzien zijn van een voldoende doelmatige reminrichting.

Deze bepaling geldt niet voor tweewielige gespannen waarvan de massa in beladen toestand niet meer dan 1.000 kg bedraagt en waarvan de bespanning zodanig is dat het voertuig tezelfdertijd als het trekdier stilhoudt.

§ 3. Afmetingen:

de afmetingen van gespannen mogen niet groter zijn dan deze bepaald door het technisch reglement van de auto's.

HOOFDSTUK 11. — Opheffing, overgangsbepalingen
en inwerkingtreding.

Art. 84. Opheffing.

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.

Art. 85. Overgangsbepalingen.

§ 1. De verkeerstekens bedoeld in het koninklijk besluit van 1 december 1975 betreffende de politie over het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg worden tot 1 januari 2045 geacht dezelfde betekenis te hebben als de respectievelijke verkeerstekens in dit besluit.

§ 2. In afwijking van § 1, de verkeersborden F17, F18 en de wegmarkeringen bedoeld in artikel 72.5 en 72.6 en die overeenstemmen met het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, behouden hun betekenis tot 1 januari 2027.

§ 3. In afwijking van § 1, de verkeersborden F111 en F113 met een zonale geldigheid of met de vermelding "Fietsstraat" die overeenstemmen met het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, worden tot 1 januari 2035 geacht dezelfde betekenis te hebben als de respectievelijke verkeerstekens in dit besluit.

Art. 86. Inwerkingtreding.

Dit besluit treedt in werking op 1 september 2026.

Art. 87. Uitvoeringsbepaling.

De minister bevoegd voor het Wegverkeer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 3 juni 2024.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET

Section 3. — Equipement
et dimensions des véhicules attelés.

Art. 83. Equipement et dimensions des véhicules attelés.

§ 1^{er}. Catadioptrés :

1° les véhicules attelés doivent être munis de deux catadioptrés rouges à l'arrière.

Ces catadioptrés 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° un ou des catadioptrés orange peuvent être placés sur les faces latérales du véhicule ;

3° les catadioptrés doivent toujours être parfaitement visibles.

§ 2. Freinage :

les véhicules attelés doivent être pourvus d'une installation de freinage suffisamment efficace.

Cette disposition n'est pas applicable aux véhicules attelés à deux roues dont la masse en charge ne dépasse pas 1.000 kg et dont l'attelage est tel que le véhicule s'arrête en même temps que l'animal de trait.

§ 3. Dimensions :

les dimensions des véhicules attelés ne peuvent dépasser celles prévues par le règlement technique des véhicules automobiles.

CHAPITRE 11. — Dispositions abrogatoires, transitoires
et entrée en vigueur.

Art. 84. Abrogation.

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.

Art. 85. Dispositions transitoires.

§ 1^{er}. Les signaux routiers visés à l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique sont réputés avoir la même signification que les signaux routiers respectifs prévus dans le présent arrêté, et ce, jusqu'au 1^{er} janvier 2045.

§ 2. En dérogation du § 1^{er}, les signaux F17, F18 et des marques prévues aux articles 72.5 et 72.6 conformes à 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 conservent leur signification jusqu'au 1^{er} janvier 2027.

§ 3. En dérogation du § 1^{er}, les signaux F111 et F113 avec une validité zonale ou avec la mention « Rue cyclable » conformes à l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique sont réputés avoir la même signification que les signaux routiers respectifs prévus dans le présent arrêté jusqu'au 1^{er} janvier 2035.

Art. 86. Entrée en vigueur.

Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} septembre 2026.

Art. 87. Article d'exécution.

Le ministre qui a la Circulation routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 3 juin 2024.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

Bijlage 1 bij het koninklijk besluit van 3 juni 2024
betreffende de Code van de openbare weg.

Annexe 1 à l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code
de la voie publique.

Betekenis van symbolen en opschriften op onderborden:

Signification des symboles et inscriptions sur les
panneaux additionnels :

P.1



voetgangers.

piétons.

P.2



fietsen.

bicyclettes.

P.3



bakfietsen.

vélos cargo.

P.4



deelfietsen.

bicyclettes en libre-partage.

P.5



voortbewegingstoestellen.

engins de déplacement.

P.6



deel-voortbewegingstoestellen.

engins de déplacement en libre-partage.

P.7



tweewielige deel-bromfietsen.

cyclomoteurs à deux roues en libre-partage.

P.8



tweewielige bromfietsen (klasse A, B, P).

cyclomoteurs à deux roues (classe A, B, P).

P.9



personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen.

voitures, voitures mixtes et minibus.

P.10



bestelwagens en vrachtauto's.

camionnettes et camions.

P.11



aanhangwagens en opleggers.

remorques et semi-remorques.

P.12a

AUTOCAR

autocars.

autocars.

P.12b

AUTOBUS

autobussen

autobus

P.13



motorfietsen.

motocyclettes.

P.14



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.15



kampeerwagens.

autocaravanes.

P.16



landbouw- of bosbouwtrekkers.

tracteurs agricoles ou forestiers.

P.17



kampeeraanhangwagens.

remorques de camping.

P.18



Auto's met kampeeraanhangwagen.

voitures avec remorque de camping.

P.19



gespannen.

véhicules attelés.

P.20

TAXI

taxi's.

taxis.

P.21

max. 3,5t MTM**max. 3,5t MMA**

voertuigen of slepen waarvan de maximaal toegelaten massa lager is dan of gelijk is aan de aangeduide massa.

véhicules ou trains de véhicules dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à la masse indiquée.

P.22

max. 3,5t MBT

voertuigen of slepen waarvan de massa in beladen toestand lager is dan of gelijk is aan de aangeduide massa.

max. 3,5t MEC

véhicules ou trains de véhicules dont la masse en charge est inférieure ou égale à la masse indiquée.

P.23

+3,5t MTM

voertuigen of slepen waarvan de maximaal toegelaten massa hoger is dan de aangeduide massa.

+3,5t MMA

véhicules ou trains de véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à la masse indiquée.

P.24

+3,5t MBT

voertuigen of slepen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa.

+3,5t MEC

véhicules ou trains de véhicules dont la masse en charge est supérieure à la masse indiquée.

P.25



voertuigen of slepen waarvan de massa in beladen toestand per as hoger is dan de aangeduide massa.

véhicules ou trains de véhicules dont la masse en charge par essieu dépasse la masse indiquée.

P.26



voertuigen of slepen waarvan de lengte, lading
inbegrepen, groter is dan de aangeduide lengte.

véhicules ou trains de véhicules ayant, chargement
compris, une longueur supérieure à celle indiquée.

P.27



voertuigen of slepen waarvan de breedte, lading
inbegrepen, groter is dan de aangeduide breedte.

véhicules ou trains de véhicules ayant, chargement
compris, une largeur supérieure à celle indiquée.

P.28



voertuigen of slepen waarvan de hoogte, lading
inbegrepen, groter is dan de aangeduide hoogte.

véhicules ou trains de véhicules ayant, chargement
compris, une hauteur supérieure à celle indiquée.

P.29



voertuigen met ten minste 2, 3 of 4 inzittenden naargelang
van de vermelding en voertuigen voor het geregeld
openbaar vervoer.

véhicules occupés par au moins 2, 3 ou 4 personnes
selon indication et véhicules des services 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 sortie ;

2° om van richting te veranderen, om een aanpalende eigendom te bereiken of te verlaten of om een parkeerplaats gelegen langsheen die rijstrook in te nemen of te verlaten.

2° changer de direction, accéder à ou quitter une propriété riveraine ou un emplacement de stationnement situé le long de cette bande de circulation.

P.30



laden en lossen van goederen.

chargement et déchargement de marchandises.

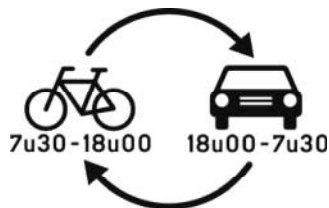
P.31



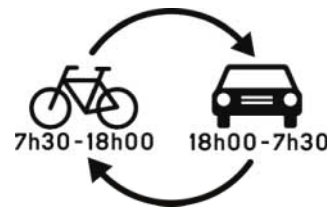
in- en uitstappen van personen.

embarquement et débarquement de personnes.

P.32



voorbehouden voor fietsen van 7u30 tot 18u00 en voor motorfietsen, personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen van 18u00 tot 7u30. De symbolen en de opschriften kunnen aangepast zijn in functie van de categorieën van voertuigen en van de tijdsperiode.



réservé aux bicyclettes de 7h30 à 18h00 et aux motocyclettes, voitures, voitures mixtes et minibus de 18h00 à 7h30. Les symboles et les inscriptions peuvent être adaptés en fonction des catégories de véhicules et de la plage horaire.

P.33



parkeer en rij.

parc relais

P.34



voertuigen van de bewoners en hun bezoekers, voertuigen die er leveren en voertuigen van en naar de aanliggende percelen.

véhicules des riverains et de leurs visiteurs, véhicules qui y livrent et véhicules se rendant ou venant des parcelles y afférant.

P.35

Voorbeelden :

Exemples :



Bewonerskaart

voertuigen die gebruikt worden door personen met een parkeerkaart, bijvoorbeeld voor:

- personen met een handicap;
- deelvoertuigen;
- bewoners.

Het symbool voor deelvoertuigen en de term "bewonerskaart" kunnen aangepast zijn in functie van de categorie van het voertuig of de weggebruiker.

Carte de riverain

véhicules utilisés par des personnes avec une carte de stationnement, par exemple pour :

- personnes en situation de handicap ;
- véhicules partagés ;
- riverains.

Le symbole du véhicule partagé et l'inscription « carte de riverain » peuvent être adaptés en fonction de la catégorie de véhicule ou d'usager de la route.

P.36



elektrische of hybride elektrische voertuigen. Op plaatsen voorzien van een publieke laadinfrastructuur, moeten de elektrische of hybride elektrische voertuigen geconnecteerd zijn met die laadinfrastructuur.

véhicules électriques ou hybrides électriques. Aux emplacements munis d'une infrastructure publique de recharge, les véhicules électriques ou hybrides électriques doivent être connectés à cette infrastructure.

Deze verkeersborden kunnen aangepast zijn in functie van de categorie van het voertuig.

Ces signaux peuvent être adaptés en fonction du type de véhicule.

Voorbeeld :

Exemple :



P.37

H₂ CNG LNG LPG

waterstof, gecombineerd aardgas, vloeibaar aardgas, vloeibaar petroleum gas, elektriciteit.

hydrogène, gaz comprimé, gaz liquide, gaz de pétrole liquéfié, électricité.

Deze symbolen kunnen aangebracht zijn op het verkeersbord F65a of op een onderbord bij het verkeersbord F65a.

Ces symboles peuvent figurer sur le signal F65a ou sur un panneau additionnel complétant le signal F65a.

Gezien om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van 3 juni 2024.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 3 juin 2024.

FILIP
Van Koningswege :

PHILIPPE
Par le Roi :

De Minister van Mobiliteit,

Le Ministre de la Mobilité,

G. GILKINET.

Bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 3 juni 2024
betreffende de Code van de openbare weg.

Annexe 2 à l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de
la voie publique.

Symbolen op de aanwijzingsborden:

Symboles sur les signaux d'indication :

S.1



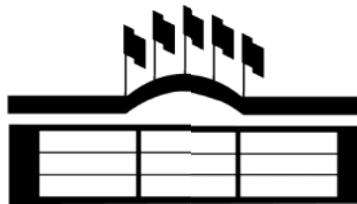
luchthaven.

aéroport.

S.2

voorbeeld:

exemple :



beurs- of tentoonstellingshal.

hall de foire ou d'exposition.

S.3



haven.

port.

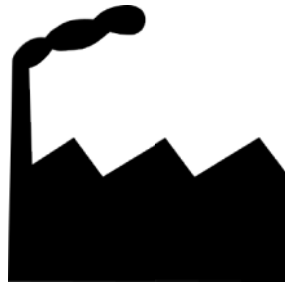
S.4



car-ferry.

car-ferry.

S.5



zone met economische activiteiten.

parc d'activités économiques.



S.10



politiediensten.

services de police.

S.11



brandweer.

pompiers.

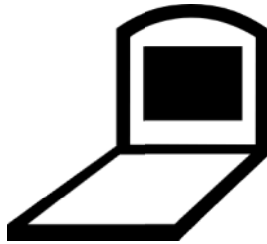
S.12



civiele bescherming.

protection civile.

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



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.21



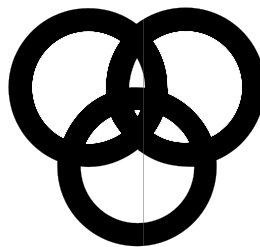
postkantoor.

bureau de poste.

S.30

voorbeeld:

exemple :



sportcentrum, stadium, omnisporthal.

centre sportif, stade, hall omnisport.

S.31

voorbeeld:

exemple :



historisch monument

monument historique

S.32

voorbeeld:

exemple :



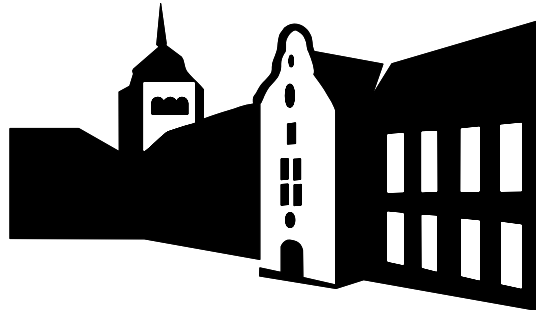
ruïnes.

ruines.

S.33

voorbeeld:

exemple :



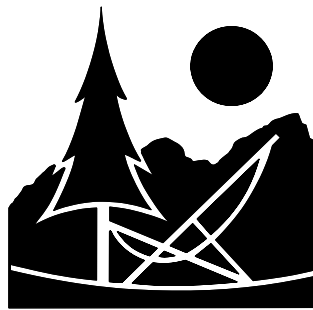
klooster, abdij.

monastère, abbaye.

S.34

voorbeeld:

exemple :



cultureel park, recreatie- of pretpark.

parc culturel, de loisirs, ou d'attractions.

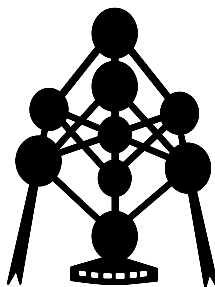
Een symbool eigen aan het park in het zwart op witte achtergrond kan gebruikt zijn.

Un logo spécifique à un parc en noir sur fond blanc peut être utilisé.

S.35

voorbeeld:

exemple :



monument of merkwaardig landschap die op specifieke wijze afgebeeld worden.

monument ou site remarquable qui est symbolisé de manière spécifique.

S.36

voorbeeld:

exemple :



natuurpark.

parc naturel.

Gezien om te worden gevoegd bij het koninklijk besluit van 3 juni 2024.

Vu pour être annexé à l'arrêté royal du 3 juin 2024.

FILIP
Van Koningswege:

De Minister van Mobiliteit,

PHILIPPE
Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

G. GILKINET.

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
1, lid 1	1, lid 1
1, lid 2	1, lid 2
2.1, (rijbaan)	2.1 (rijbaan)
2.2, a), (rijstrook)	2.2 (rijstrook)
2.2, b), (rijstrook)	77, § 10
2.3, (autosnelweg)	
2.4, (autoweg)	
2.5, (pad)	2.14 (pad)
2.6, (aardeweg)	2.15 (aardeweg)
2.7, (fietspad)	2.7 (fietspad)
2.9, (kruispunt)	2.10 (kruispunt)
2.10, (plein)	2.16 (plein)
2.11, (overweg)	2.17 (overweg)
2.12, (bebouwde kom)	
2.13, (bestuurder)	2.20 (bestuurder)
2.14, (voertuig)	2.21 (voertuig)
2.15.1, lid 1, (rijwiel)	2.23, 1°, lid 1 (rijwiel)
2.15.1, lid 2, (rijwiel)	2.23, 1°, lid 1 (rijwiel)
2.15.1, lid 3, (rijwiel)	2.23, 1°, lid 2 (rijwiel)
2.15.1, lid 4, (rijwiel)	
2.15.1, lid 5, (rijwiel)	2.23, 3° (rijwiel)
2.15.2, lid 1, 1°, (voortbewegingstoestel)	2.22, 1° (voortbewegingstoestel)
2.15.2, lid 1, 2°, (voortbewegingstoestel)	2.22, 2° (voortbewegingstoestel)
2.15.2, lid 2, (voortbewegingstoestel)	2.22, 5° (voortbewegingstoestel)
2.15.2, lid 3, (voortbewegingstoestel)	
2.15.3, (gemotoriseerde rijwiel)	2.23, 2° (rijwiel)
2.16, (motorvoertuig)	2.24 (motorvoertuig)
2.17, (bromfiets)	2.25 (bromfiets)
2.18, (motorfiets)	2.26 (motorfiets)
2.19, lid 1, (driewieler met motor)	2.27, lid 1 (driewieler met motor)
2.19, lid 2, (driewieler met motor)	2.27, lid 3 (driewieler met motor)
2.19, lid 3, (driewieler met motor)	35, § 6
2.20., (vierwieler met motor)	2.28 (vierwieler met motor)
2.20., lid 3, (vierwieler met motor)	35, § 6
2.21, (auto)	2.29 (auto)
2.22, (stilstaand voertuig)	2.47 (stilstaan)
2.23, (geparkeerd voertuig)	2.48 (parkeren)
2.24, (aanhangwagen)	2.39 (aanhangwagen)
2.25, (sleep)	2.44 (sleep)
2.26, (technisch reglement van de auto's)	2.53 (technisch reglement van de auto's)
2.27, (technisch reglement van de bromfietsen en motorfietsen)	2.54 (technisch reglement van de bromfietsen en motorfietsen)
2.28, (maximale toegelaten massa)	2.56 (maximaal toegelaten massa)
2.29, (eigen massa)	2.57 (eigen massa)
2.30., (ledige massa)	2.58 (lege massa of massa in rijklare toestand)
2.31, (massa in beladen toestand)	2.59 (massa in beladen toestand)
2.32, lid 1, (woonerf/erf)	
2.32, lid 1, (woonerf/erf)	
2.32, lid 2, (woonerf/erf)	
2.32, lid 3, (woonerf/erf)	
2.33, (betalend parkeren)	

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
2.34, (weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers, ruiters en bestuurders van speed pedelecs)	
2.35, (voetgangerszone)	
2.36, (speelstraat)	
2.37, lid 1, (schoolomgeving)	
2.37, lid 2, (schoolomgeving)	
2.38, (straat)	
2.39, (rotonde)	
2.40, lid 1, (trottoir)	2.8 (trottoir)
2.40, lid 2, (trottoir)	
2.41, lid 1, (gelijkgrondse berm)	2.11 (gelijkgrondse berm)
2.41, lid 2, (gelijkgrondse berm)	
2.42, lid 1, (verhoogde berm)	2.12 (verhoogde berm)
2.42, lid 2, (verhoogde berm)	
2.43, (verkeersgeleider)	2.18 (verkeersgeleider)
2.44, (middenberm)	2.13 (middenberm)
2.45, (weggebruiker)	
2.46, (voetganger)	2.19 (voetganger)
2.47, (plaatselijk verkeer/bediening)	2.52 (plaatselijk(e) verkeer/bediening)
2.48, (verblijfsgebied)	
2.49, (vakantiezone)	
2.50, (autodelen)	2.49 (deelvoertuig)
2.51, (gemeentelijke parkeerkaart)	2.51 (parkeerkaart)
2.52, (bewonerskaart)	
2.53, (parkeerkaart voor autodelen)	
2.54, (lading)	2.55 (lading)
2.55, (stouwvoorziening)	
2.56, (geïntegreerde vergrendelvoorziening)	
2.57, (maximale nominale last)	
2.58, (verankeringspunt)	
2.59, (Ladingzekeringsstelsel)	
2.60, (primaire verpakking)	
2.61, (fietszone)	
2.62, (pechstrook)	2.4 (pechstrook)
2.63, (lage emissiezone)	
2.64, (spitsstrook)	
2.65, (autobus)	2.35 (autobus)
2.66, (autocar)	2.36 (autocar)
2.67, (landbouwvoertuig)	2.42 (landbouwvoertuig)
2.68, (schoolstraat)	
2.69, (luchthavengebied)	
2.70, (reddingsstrook)	2.60 (reddingsstrook)
2.71, (middenrijbaan)	2.3 (middenrijbaan)
2.72, (zijdelingse strook)	2.6 (zijdelingse strook)
2.73, (parkeerstrook)	2.5 (parkeerstrook)
2.74, (verhoogde inrichting)	2.9 (verhoogde inrichting)
3, 1°	3, § 1, 1°
3, 1°/1	3, § 1, 2°
3, 2°	3, § 2, 1°
3, 3°	

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
3, 4°	
3, 5°	3, § 2, 3°
3, 6°	
3, 7°	3, § 2, 2°
3, 8°	
3, 9°	3, § 2, 4°
3, 10°	
3, 11°	3, § 2, 5°
3, 12°	
3, 13°	3, § 2, 6°
4.1	4, § 1
4.2	4, § 2
4.3	4, § 3
4.4	4, § 4
5	6, 2°
5	6, 4°
6	6
6	6, 5°
6.1	6, 1°
6.2	6, 4°
6.3, lid 1	6, 2°, lid 1
6.3, lid 2	6, 2°, lid 2
7.1, lid 1	6
7.1	7, § 1, lid 1
7.2	7, § 2
7.3	7, § 3
7.4	
7bis, lid 1	2.22, 3°, lid 1 (voortbewegingstoestel)
7bis, lid 2	2.22, 3°, lid 2 (voortbewegingstoestel)
7bis, lid 3	2.22, 4°, lid 1 (voortbewegingstoestel)
7bis, lid 4	2.22, 4°, lid 2 (voortbewegingstoestel)
7bis, lid 5	
7ter, lid 1	
7ter, lid 2	
7ter, lid 3	
8.1, lid 1	8, § 1, lid 1
8.1, lid 2	8, § 1, lid 2
8.2, 1°, lid 1	8, § 2, 9°
8.2, 1°, lid 2, a)	
8.2, 1°, lid 2, b)	
8.2, 1°, lid 2, c)	
8.2, 1°, lid 2, d)	
8.2, 2°, lid 1	
8.2, 2°, lid 2, a)	
8.2, 2°, lid 2, b)	
8.2, 2°, lid 2, c)	8, § 2, 10°
8.2, 2°, lid 2, d)	8, § 2, 6°
8.2, 3°, lid 1	8, § 2, 10°
8.2, 3°, lid 2, a)	8, § 2, 4°
8.2, 3°, lid 2, a)	8, § 2, 5°
8.2, 3°, lid 2, b)	8, § 2, 7°

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
8.2, 3°, lid 2, c)	
8.2, 3°, lid 2, d)	
8.2, 3°, lid 2, e)	8, § 2, 8°
8.2, 4°	8, § 2, 2°
8.2, 5°, lid 1	8, § 2, 1°
8.2, 5°, lid 2	8, § 2, 1°
8.2, 6°	
8.2, 7°	8, § 2, 3°
8.3	8, § 3
8.3	8, § 4
8.4	8, § 5
8.5, lid 1	8, § 6
8.5, lid 1	36, § 4, lid 2
8.5, lid 2	
8.6	
9.1.1	9, § 2, lid 1
9.1.1	9, § 6, lid 2, 1°
9.1.1	9, § 8, 1°, a), v)
9.1.2, 1°, lid 1	9, § 6, lid 1, 1°
9.1.2, 1°, lid 1	9, § 8, 1°, a), i)
9.1.2, 1°, lid 1	9, § 8, 2°, a)
9.1.2, 1°, lid 2	9, § 6, lid 1, 2°
9.1.2, 1°, lid 2	9, § 6, lid 1, 3°
9.1.2, 1°, lid 2	9, § 8, 1°, a), ii)
9.1.2, 1°, lid 2	9, § 8, 1°, a), iii)
9.1.2, 1°, lid 2	9, § 8, 2°, b)
9.1.2, 1°, lid 2	9, § 8, 2°, c)
9.1.2, 1°, lid 3	9, § 6, lid 1, 5°
9.1.2, 1°, lid 4	
9.1.2, 1°	9, § 7
9.1.2, 2°, lid 1	9, § 8, 1°, b)
9.1.2, 2°, lid 2	
9.1.2, 3°	9, § 6, lid 3, 1°
9.1.2, 4°, lid 2	9, § 6, lid 1, 4°
9.1.2, 4°	9, § 6, lid 2, 2°
9.1.2, 4°	9, § 6, lid 2, 3°
9.1.2, 4°, lid 2	9, § 8, 1°, a), iv)
9.1.2, 4°, lid 2	9, § 8, 2°, d)
9.1.2, 4°	9, § 10, lid 2
9.1.2, 4°	11, § 3, 7°
9.1.2, 5°	9, § 6, lid 3, 2°
9.1.2, 5°	11, § 3, 7°
9.1.3	9, § 10, lid 1
9.2	9, § 2, lid 5
9.3.1, lid 1	9, § 2, lid 2
9.3.1, lid 1	9, § 2, lid 3
9.3.1, lid 2	
9.3.1, lid 3	27, § 2
9.3.1, lid 4	
9.3.2	9, § 9
9.3.2, lid 4	14, § 3, 1°, d)

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
9.4	9, § 2, lid 6
9.5	9, § 3
9.6	9, § 2, lid 4
9.7	9, § 4
9.8	13, lid 1
10.1, 1°	7, § 1, lid 2
10.1, 1°	7, § 2
10.1, 1°	10, § 1
10.1, 2°	10, § 2
10.1, 2°	10, § 3
10.1, 3°	10, § 2
10.1, 3°	10, § 3
10.2, lid 1	10, § 4
10.2, lid 1	10, § 5
10.2, lid 2	
10.3	10, § 7
10.4	10, § 6
11.1	
11.2, 1°, lid 1, a), lid 1	24, § 2, lid 1
11.2, 1°, lid 1, a), lid 2	24, § 2, lid 2, 1°, lid 1
11.2, 1°, lid 2	24, § 2, lid 2, 1°, lid 2
11.2, 1°, a), lid 2	24, § 2, lid 2, 2°, lid 1
11.2, 1°, lid 2	24, § 2, lid 2, 2°, lid 2
11.3	
12.1	11, § 3, 1°
12.2	
12.3.1	11, § 2, lid 1
12.3.1, lid 2, b)	11, § 2, lid 2, 1°
12.3.1	11, § 2, lid 2, 3°
12.4, lid 1	14, § 1, lid 1
12.4, lid 2	14, § 1, lid 2, 1°
12.4, lid 2	14, § 1, lid 2, 2°
12.4, lid 2	14, § 1, lid 2, 3°
12.4, lid 2	14, § 1, lid 2, 4°
12.4, lid 3	14, § 3, 1°, f)
12.4, lid 3	14, § 3, 2°
12.4bis	11, § 3, 4°
12.5	11, § 1
12bis	12
13	14, § 2
14	15
15	16
16.1	17, § 1
16.2	17, § 2, 1°
16.2	17, § 2, 2°
16.2bis	17, § 2, 6°
16.3	17, § 3
16.4	17, § 4
16.5	17, § 5
16.6	17, § 6
16.7	17, § 7

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
16.9	17, § 8
17.1	
17.2, 1°	18, § 1, 1°
17.2, 2°	18, § 1, 2°
17.2, 3°	18, § 1, 3°
17.2, 4°	18, § 1, 4°
17.2, 5°	18, § 1, 5°
17.2, 6°	18, § 1, 7°
17.2, 7°	18, § 1, 6°
17.3	
18.1	
18.2	
18.3	
18.4, lid 1	
18.4, lid 2	38, § 6
18.4, lid 3	38, § 6
18.4, lid 4	44, § 5, 3°
19.1	19, § 1, 3°
19.2, 1°	19, § 2, 1°
19.2, 1°, lid 3	27, § 3
19.2, 1°, lid 4	27, § 3
19.2, 2°, lid 1	19, § 2, 2°, lid 1
19.2, 2°, lid 2	19, § 2, 2°, lid 2
19.2, 2°, lid 3	19, § 2, 2°, lid 3
19.2, 3°	
19.2, 4°	19, § 2, 3°
19.3	19, § 3
19.3, 2°	19, § 3, 2°
19.3, 2°	19, § 3, 3°
19.4	19, § 1, 1°
19.5	19, § 1, 2°
19.6	19, § 2, 2°, lid 1
19.6	19, § 3, 2°
19.6	19, § 3, 3°
20	23
21.1	24, § 1
21.2	24, § 4, 5°
21.3	24, § 3
21.4, 1°	24, § 4, 1°
21.4, 2°	24, § 4, 2°
21.4, 3°	24, § 4, 3°
21.4, 4°	21, 1°, i)
21.4, 5°	24, § 4, 5°
21.6, 1°	24, § 5, 1°
21.6, 2°	24, § 5, 2°
21.6, 4°	24, § 5, 4°
21.6, 5°	
21.7	
21.8	24, § 4, 5°
22	25
22bis, 1°	9, § 1, lid 4

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
22bis, 1°	9, § 6, lid 3, 4°, lid 1
22bis, 1°	26, § 1, lid 1
22bis, 2°	26, § 1, lid 2
22bis, 2°	26, § 2
22bis, 3°	
22bis, 4°, a)	22, 1°, f)
22bis, 4°, b)	20, § 1, 1°
22ter.1, 1°	
22ter2	
22quater	
22quinquies1, lid 1	28, § 1, lid 1, 1°
22quinquies1, lid 2	28, § 1, lid 1, 3°
22quinquies1, lid 2, streepje 1	32, § 4
22quinquies1, lid 2, streepje 2	28, § 1, lid 1, 6°
22quinquies2, lid 1	28, § 2, lid 2
22quinquies2, lid 2	28, § 2, lid 1
22quinquies3	
22quinquies4	
22sexies	29
22sexies1, lid 2, 1°, lid 1, c)	32, § 4
22sexies2, lid 1	9, § 6, lid 3, 4°
22sexies2, lid 2	11, § 3, 7°
22sexies2, lid 2, (behalve het eerste gedeelte van het eerste zin)	29, § 3, lid 1
22sexies2, lid 3	29, § 3, lid 2
22sexies2, lid 4	29, § 2, lid 1
22sexies2, lid 5	22, 2°, g)
22septies	30
22septies1, lid 1	9, § 1, lid 4
22septies1, lid 1	9, § 6, lid 3, 3°, lid 1
22septies1, lid 2	
22septies1, lid 3	30, § 1
22septies2	30, § 3
22octies1	28, § 1, lid 1, 1°
22octies1, lid 1, d)	28, § 1, lid 1, 3°
22octies1, lid 1, d)	32, § 4
22octies2	9, § 1, lid 4
22octies2, lid 1	9, § 6, lid 3, 4°, lid 1
22octies2, lid 1	9, § 8, 1°, d), (al. 1)
22octies2, lid 1	9, § 11
22octies2, lid 2	28, § 3
22octies3	
22novies, lid 1	9, § 6, lid 3, 3°, lid 1
22novies, lid 1	9, § 8, 1°, c)
22novies, lid 2	9, § 6, lid 3, 4°, lid 1
22novies, lid 2	18, § 2
22novies, lid 3	9, § 8, 1°, c)
22decies, lid 1	
22decies, lid 2	9, § 5
22undecies, lid 1	31, § 1, 1°
22undecies, lid 1	31, § 1, 3°

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
22undecies, lid 2	32, § 4
22undecies, lid 3	31, § 3
23.1, 1°	20, § 1, 1°
23.1, 2°	20, § 1, 2°
23.1, 2°	22, 1°, e)
23.2	20, § 2, 1°
23.3	20, § 4
23.4	20, § 5
24, lid 1, 1°	21, 3°, a)
24, lid 1, 2°	21, 1°, d)
24, lid 1, 2°	21, 3°, b)
24, lid 1, 3°	21, 1°, a)
24, lid 1, 4°	21, 1°, c)
24, lid 1	21, 1°, k)
24, lid 1, 5°	21, 2°, a)
24, lid 1, 6°	21, 2°, b)
24, lid 1, 7°	21, 1°, g)
24, lid 1, 8°	21, 1°, f)
24, lid 1, 9°	21, 1°, f)
24, lid 1, 10°	21, 1°, f)
24, lid 1, 11°	21, 2°, c)
24, lid 2	21, 1°, f)
25.1, 1°	22, 1°, a)
25.1, 2°	22, 1°, b)
25.1, 3°	22, 1°, c)
25.1, 4°	21, 1°, e)
25.1, 5°	22, 1°, d)
25.1, 6°	21, 1°, b)
25.1, 7°	22, 2°, a)
25.1, 8°	22, 2°, e)
25.1, 9°	22, 2°, b)
25.1, 10°	73, § 1, 2°
25.1, 11°	22, 2°, c)
25.1, 12°	22, 2°, d)
25.1, 13°	22, 2°, f)
25.1, 14°	21, 1°, j)
25.1, 15°	
25.2	22, 3°
26.1	
26.2	
27.1.1	
27.1.2	
27.1.3	
27.1.4	
27.2	
27.3.1	
27.3.2	
27.3.3	
27.3.4	
27.4.1	
27.4.2	

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
27.4.3	
27.5.1	
27.5.2	
27.5.3	
27.6	
27bis	
27ter	
27quater	
27quinquies	
28	7, § 4
29	44, § 1
30.1, 1°	44, § 3, 3°, a)
30.1, 1°, lid 3	44, § 4, lid 2
30.1, 2°	44, § 3, 3°, b)
30.1, 2°	44, § 4, lid 1
30.3, 1°	44, § 3, 2°, lid 1
30.3, 2°	44, § 3, 4°, lid 1
30.3, 2°	44, § 3, 4°, lid 2
30.3, 3°	44, § 3, 5°
30.3, 4°	44, § 3, 5°
30.3, 5°	44, § 3, 1°, lid 1
30.3, 6°	
30.3, 7°	
30.4, lid 1	44, § 5, 2°
30.4, lid 2	
30.4, lid 3	
30bis	44, § 5, 1°
31.1.1, lid 1	45, § 1, 1°
31.1.1, lid 2, 1°	45, § 4
31.1.1, lid 2, 2°	45, § 4
31.1.1, lid 2, 3°	45, § 1, 2°
31.1.2	45, § 3
31.2	
32.1	46, § 4
32.2, lid 1	
32.2, lid 2	46, § 2, 1°, lid 1, a)
32.2, lid 2	46, § 2, 1°, lid 1, b)
32.2, lid 3	46, § 2, 1°, lid 2
32.2, lid 4	46, § 2, 2°
32.2, lid 4	46, § 3
32.2, lid 5	46, § 2, 4°
32.3	46, § 2, 1°, lid 1, c)
32.3	46, § 2, 1°, lid 1, d)
32.3	46, § 2, 3°
32bis	47
33.1	48, lid 1
33.2	48, lid 2
33.3	48, lid 3
34	49
34bis	51
35.1.1, lid 1	42, § 3, lid 1

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
35.1.1, lid 1	42, § 4
35.1.1, lid 1	42, § 7
35.1.1, lid 2	42, § 5, lid 1
35.1.1, lid 2	42, § 8
35.1.1, lid 3	42, § 5, lid 1
35.1.1, lid 4	42, § 6, lid 1
35.1.1, lid 5	42, § 2, lid 3
35.1.1, lid 6	42, § 4
35.1.1, lid 6	42, § 9
35.1.1, lid 7	42, § 9
35.1.1, lid 8	42, § 9
35.1.1, lid 8	42, § 10
35.1.2, lid 1	42, § 5, lid 2
35.1.2, lid 2	42, § 5, lid 3
35.1.2, lid 2	42, § 6, lid 2
35.1.3	42, § 2, lid 2
35.2.1	42, § 13
35.2.2	4, § 5, lid 2
36	43
37.1	2.43 (prioritair voertuig)
37.2, lid 1	32, § 1, 1°
37.2, lid 2	32, § 3
37.3	32, § 1, 2°
37.4	32, § 2
37.5	32, § 1, 3°
38	11, § 3, 2°
39	11, § 3, 3°
39	14, § 3, 1°, e)
39bis1, lid 1	78, § 1, (V1)
39bis1, lid 2	78, § 2, lid 2
39bis1, lid 3	78, § 2, lid 1
39bis2	34, § 3, lid 2, 2°
40.1, streepje 1	7, § 1, lid 1
40.1, streepje 2	7, § 1, lid 1
40.1, streepje 3	26, § 2
40.1, streepje 4	7, § 1, lid 1
40.2	
40.3.1	34, § 3, lid 1
40.3.2	34, § 3, lid 1
40.3.2	34, § 3, lid 2, 1°
40.4.1	11, § 3, 5°, lid 2
40.4.2	11, § 3, 5°, lid 1
40.5	34, § 1
40.6	
40.7, ((behalve wat stapvoets rijden betreft))	34, § 2
40bis1	5, § 2, 2°
40bis1	39, § 1
40bis2	5, § 1
40bis2	5, § 2, 1°
40bis3	5, § 3, 1°
40bis3	5, § 4, lid 1, 1°

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
40ter, lid 1	
40ter, lid 2	
40ter, lid 3	37, § 1, lid 1
40ter, lid 3	37, § 1, lid 3
40ter, lid 4	11, § 3, 6°, lid 2
40ter, lid 5	37, § 2
40quater, lid 1	39, § 2, lid 1
40quater, lid 2	39, lid 2
41.1	39, § 1
41.3.1	5, § 1
41.3.1, 1°	5, § 2, 2°
41.3.1, 2°, a)	5, § 2, 3°
41.3.1, 2°, a)	5, § 2, 4°
41.3.1, 2°, b)	5, § 2, 2°
41.3.1, 2°, c)	5, § 2, 2°
41.3.1, 2°, d)	
41.3.1, 2°, e)	6, 3°
41.3.2	5, § 3, 1°
41.3.2	5, § 4, lid 1, 1°
42.1, lid 1	9, § 1, lid 1
42.1, lid 2	9, § 1, lid 2
42.1, lid 3	9, § 1, lid 3
42.1, lid 4	
42.2.1	
42.3, lid 1	38, § 1
42.3, lid 2	
42.3, lid 3	
42.4.1	33, § 1
42.4.2	
42.4.3	61, § 3
42.4.4	33, § 2
42.4.6	33, § 4
43.1	35, § 1
43.2, lid 1	35, § 2
43.2, lid 2	35, § 2
43.2, lid 3	
43.2, lid 4	
43.2, lid 5	35, § 3
43.3, lid 1	
43.3, lid 2	11, § 3, 6°, lid 1
43.3	35, § 4
43bis.1	38, § 2
43bis.2.1	
43bis.2.2	38, § 3, lid 1
43bis.2.3	
43bis.3.1	
43bis.3.2	38, § 3, lid 2
43bis.3.3	
43bis.4	
43bis.5	38, § 3, lid 3
43ter.1	

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
43ter.2	38, § 4, lid 1
43ter.2	38, § 4, lid 2
43ter.3, 1°	5, § 3, 2°, a)
43ter.3, 2°	5, § 4, lid 1, 1°
43ter.4	5, § 3, 1°
44.1, lid 1	
44.1, lid 2	
44.1, lid 3	41, § 1, lid 1
44.1, lid 4	42, § 2, lid 1
44.1, lid 5	42, § 12
44.2	41, § 2, lid 1
44.3	41, § 2, lid 4
44.4	41, § 1, lid 2
44.4, lid 2	41, § 2, lid 5
44.5, lid 1	41, § 2, lid 1
44.5, lid 1	41, § 2, lid 2
44.5, lid 2	41, § 2, lid 3
44.5, lid 3	41, § 2, lid 3
45.1	
45.2	
45.3	
45.4	
45.5	
45.6	
45bis1	
45bis2	
45bis3	
45bis4	
45bis5	
45bis6	
46.1	
46.2	
46.3	
46.4	
47.1	
47.2	
47.3	
47bis	50
48.3	
48.4	
48bis1	24, § 6
48bis2	
49.1, lid 1	40, § 1, lid 1
49.1, lid 2, streepje 1	40, § 1, lid 2, 1°
49.1, lid 2, streepje 2	40, § 1, lid 2, 2°
49.1, lid 2, streepje 3	
49.2, lid 1, 1°	40, § 2, lid 1, 1°
49.2, lid 1, 2°	40, § 2, lid 1, 2°
49.2, lid 1, 3°	40, § 2, lid 1, 3°
49.2, lid 1, 4°	40, § 2, lid 1, 4°
49.2, lid 1, 5°	40, § 2, lid 1, 5°

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
49.2, lid 2	40, § 2, lid 2
49.3	40, § 3
49.4.1	
49.4.2	40, § 5
49.5, lid 1	40, § 4
49.5, lid 2	
50	53
51.1, lid 1	52, § 1, lid 1
51.1, lid 2	52, § 1, lid 2
51.1, lid 3	52, § 2, lid 1
51.1, lid 4	52, § 2, lid 2
51.1, lid 5	45, § 2
51.2, lid 1	52, § 3, lid 1
51.2, lid 1	52, § 3, lid 2
51.2, lid 2	52, § 3, lid 3
51.3	52, § 3, lid 4
51.4	52, § 4
51.5	52, § 5
52.1, lid 1	52, § 1, lid 1
52.1, lid 2	
52.1, lid 3	52, § 1, lid 3
52.2, lid 1, 1°	52, § 6, lid 1, 1°
52.2, lid 1, 2°	52, § 6, lid 1, 2°
52.2, lid 2	52, § 6, lid 2
52.3, lid 1	52, § 7
52.3, lid 2	
53.1	36, § 1
53.2	36, § 2, lid 1
53.3	36, § 3, lid 1
53.4	36, § 3, lid 1
53.5	
54	
55.1	36, § 3, lid 3
55.2	36, § 4
55.3	36, § 5
55.4	36, § 6
55bis	38, § 5
56.1	
56.2	
56.3	
56bis	40, § 2, lid 1, 6°
56bis	2.45 (folkloristische voertuig)
57	
58	
59.1	4, § 5, lid 1
59.3	80
59.6	
59.7	
59.8	55, § 1
59.10	55, § 3
59.11	55, § 4

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
59.12	55, § 2
59.13	32, § 1, 3°
59.14	
59.15	40, § 2, lid 1, 7°
59.15	41, § 2, lid 4
59.16	
59.17	44, § 3, 1°, lid 3
59.18	41, § 2, lid 4
59.19, lid 1	5, § 2, 4°
59.19, lid 2	5, § 3, 2°, b)
59.20	33, § 5
59.21	5, § 3, 2°, c)
59/1	54
60	56
61.1, 1°	57, § 2, 1°
61.1, 2°	57, § 2, 2°
61.1, 3°	57, § 2, 3°
61.1, 4°	57, § 3, 1°
61.1, 5°	57, § 3, 2°
61.1, 5°	57, § 3, 3°
61.1, 6°	57, § 4, 1°
61.1, 7°	57, § 4, 2°
61.1, 8°	61, § 4
61.1, 9°	57, § 4, 3°
61.2, 1°	57, § 5
61.2, 2°	57, § 5
61.3.1	57, § 6
61.3.2	
61.4.1	57, § 1
61.4.2	
61.4.3	
61.5	
62	58
62bis	59
62ter, lid 1	60, lid 1
62ter, lid 2	60, lid 2
62ter, lid 3	
62ter, lid 4	60, lid 3
63.1.1	
63.1.2, 1°	61, § 1, 1°
63.1.2, 2°	61, § 1, 2°
63.1.3	61, § 2
63.1.3	61, § 6
63.1.4	
63.1.5	61, § 1, 3°
63.1.5	61, § 4, 4°
63.2	61, § 4
64.1	62, § 1
64.2	62, § 2
64.3	62, § 3
65.1	63, § 1

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
65.2, lid 1	72, § 1, lid 1
65.2, lid 1	72, § 5, lid 1
65.2, lid 1	72, § 6, lid 1
65.2, lid 2	72, § 1, lid 2
65.2, lid 3, (M1)	72, § 5, lid 2, (M33-P2)
65.2, lid 3, (M2)	72, § 6, lid 2, (M41a-P2)
65.2, lid 3, (M3)	
65.2, lid 3, (M4)	72, § 9, (M53)
65.2, lid 3, (M5)	72, § 9, (M53)
65.2, lid 3, (M6)	
65.2, lid 3, (M7)	
65.2, lid 3, (M8)	
65.2, lid 3, (M9)	72, § 9, (M53)
65.2, lid 3, (M10)	72, § 9, (M53)
65.2, lid 3, (M11)	
65.2, lid 3, (M12)	
65.2, lid 3, (M13)	72, § 10, (M55a-P8)
65.2, lid 3, (M14)	
65.2, lid 3, (M15)	
65.2, lid 3, (M16)	
65.2, lid 3, (M17)	
65.2, lid 3, (M18)	
65.2, lid 3, (M19)	
65.2, lid 3, (M20)	
65.2, lid 3, (M21)	
65.2, lid 3, (M22)	
65.2, lid 3, (M23)	
65.2, lid 3, (M24)	
65.3	63, § 2
65.4	63, § 3, lid 1
65.5.1, lid 1	
65.5.1, lid 2	71, § 1
65.5.2	
65.5.3	
65.5.4	
65.5.5	
65.5.6	71, § 6, lid 1
65.5.7	
65.5.8	
65.5.9	
65.5.10	71, § 6, lid 2
65.5.11	
65.6	
66.1	
66.2	
66.3	
66.4, (A1)	64, § 2, (A1)
66.4, (A3)	64, § 2, (A3)
66.4, (A5)	64, § 2, (A5)
66.4, (A7)	64, § 2, (A7)
66.4, (A9)	64, § 2, (A9)

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
66.4, (A11)	64, § 2, (A11)
66.4, (A13)	64, § 2, (A13)
66.4, (A14)	64, § 2, (A14)
66.4, (A15)	64, § 2, (A15)
66.4, (A17)	64, § 2, (A17)
66.4, (A19)	64, § 2, (A19)
66.4, (A21)	64, § 2, (A21)
66.4, (A23)	64, § 2, (A23)
66.4, (A25)	64, § 2, (A25)
66.4, (A27)	64, § 2, (A27)
66.4, (A29)	
66.4, (A31)	64, § 2, (A31)
66.4, (A33)	64, § 2, (A33)
66.4, (A35)	64, § 2, (A35)
66.4, (A37)	64, § 2, (A37)
66.4, (A39)	64, § 2, (A39)
66.4, (A41)	64, § 2, (A41)
66.4, (A43)	64, § 2, (A43)
66.4, (A45)	64, § 2, (A45)
66.4, (A47)	64, § 2, (A47)
66.4, (A49)	64, § 2, (A49)
66.4, (A50)	64, § 2, (A32)
66.4, (A51)	64, § 2, (A51)
67.1	65, § 1
67.2	
67.3, lid 1, (B1)	65, § 2, (B1)
67.3, lid 1, (B3)	
67.3, lid 1, (B7)	
67.3, lid 1, (B5)	65, § 2, (B5)
67.3, lid 1, (B9)	65, § 2, (B9)
67.3, lid 1, (B11)	65, § 2, (B11)
67.3, lid 1, (B13)	
67.3, lid 1, (B15)	65, § 2, (B15)
67.3, lid 1, (B17)	65, § 2, (B17)
67.3, lid 1, (B19)	65, § 2, (B19)
67.3, lid 1, (B21)	65, § 2, (B21)
67.3, lid 2, (B22)	65, § 2, (B22)
67.3, lid 3, (B23)	65, § 2, (B22)
67.4	
68.1	66, § 1
68.2	
68.3	
68.3, 1°	
68.3, 2°, (C1)	66, § 2, (C1)
68.3, 2°, (C3)	66, § 2, (C3)
68.3, 2°, (C5)	66, § 2, (C5)
68.3, 2°, (C6)	66, § 2, (C6)
68.3, 2°, (C7)	66, § 2, (C7)
68.3, 2°, (C9)	66, § 2, (C9)
68.3, 2°, (C11)	66, § 2, (C11)
68.3, 2°, (C13)	66, § 2, (C13)

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
68.3, 2°, (C15)	66, § 2, (C15)
68.3, 2°, (C17)	66, § 2, (C17)
68.3, 2°, (C19)	66, § 2, (C19)
68.3, 2°, (C21)	66, § 2, (C21)
68.3, 2°, (C22)	66, § 2, (C23)
68.3, 2°, (C23)	66, § 2, (C24)
68.3, 2°, (C24)	
68.3, 2°, (C24a)	66, § 2, (C25a)
68.3, 2°, (C24b)	66, § 2, (C25b)
68.3, 2°, (C24c)	66, § 2, (C25c)
68.3, 2°, (C25)	66, § 2, (C26)
68.3, 2°, (C27)	66, § 2, (C27)
68.3, 2°, (C29)	66, § 2, (C29)
68.3, 2°, (C31)	66, § 2, (C32)
68.3, 2°, (C33)	66, § 2, (C33)
68.3, 2°, (C35)	66, § 2, (C35)
68.3, 2°, (C37)	66, § 2, (C37)
68.3, 2°, (C39)	66, § 2, (C39)
68.3, 2°, (C41)	66, § 2, (C41)
68.3, 2°, (C43)	66, § 2, (C43)
68.3, 2°, (C45)	66, § 2, (C45)
68.3, 2°, (C46)	66, § 2, (C46)
68.3, 2°, (C47)	66, § 2, (C47)
68.4	
69.1	
69.2	
69.3, (D1)	67, § 2, (D1)
69.3, (D3)	67, § 2, (D3)
69.3, (D4)	67, § 2, (D4)
69.3, (D5)	67, § 2, (D5)
69.3, (D7)	67, § 2, (D7)
69.3, (D9)	67, § 2, (D9)
69.3, (D10)	67, § 2, (D11)
69.3, (D11)	67, § 2, (D13)
69.3, (D13)	67, § 2, (D15)
69.4	
70.1	
70.2.1, 1°, (E1)	68, § 1, 1°, lid 1
70.2.1, 1°, (E3)	68, § 1, 1°, lid 1
70.2.1, 2°, (E5)	
70.2.1, 2°, (E7)	
70.2.1, 3°, (E9)	68, § 1, 2°, lid 1
70.2.1, 3°	72, § 5, (M33-P30)
70.2.2, 1°, lid 1	68, § 2, lid 1
70.2.2, 1°, lid 2	68, § 1, 1°, lid 2
70.2.2, 1°, lid 2	68, § 1, 1°, lid 3
70.2.2, 1°, lid 3	
70.2.2, 1°, lid 4	
70.2.2, 2°	68, § 2, lid 2
70.3, (E11)	
71.1, lid 1	

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
71.1, lid 2	69, § 1, lid 1
71.1, lid 3	69, § 1, lid 2
71.2, lid 1	69, § 3
71.2, (F1a)	70, § 1, lid 2, (R25)
71.2, (F1b)	70, § 1, lid 2, (R25)
71.2, (F3a)	70, § 1, lid 2, (R27)
71.2, (F3b)	70, § 1, lid 2, (R27)
71.2, (F4a)	71, § 5, (Z1-C43)
71.2, (F4b)	71, § 5, (Z1-C45)
71.2, (F5)	70, § 1, lid 2, (R29)
71.2, (F7)	70, § 1, lid 2, (R31)
71.2, (F8)	69, § 2, lid 2, (F8)
71.2, (F9)	70, § 1, lid 2, (R33)
71.2, (F11)	70, § 1, lid 2, (R35)
71.2, (F12a)	70, § 1, lid 2, (R5)
71.2, (F12b)	70, § 1, lid 2, (R7)
71.2, (F13)	69, § 2, lid 2, (F13)
71.2, (F14)	69, § 2, lid 2, (F14)
71.2, (F15)	69, § 2, lid 2, (F15)
71.2, (F17)	69, § 2, lid 2, (F17)
71.2, (F18)	69, § 2, lid 2, (F17)
71.2, (F19)	69, § 2, lid 2, (F19)
71.2, (F21)	69, § 2, lid 2, (F21)
71.2, (F23a)	69, § 2, lid 2, (F23a)
71.2, (F23b)	69, § 2, lid 2, (F23b)
71.2, (F23c)	69, § 2, lid 2, (F23c)
71.2, (F23d)	69, § 2, lid 2, (F23d)
71.2, (F25)	69, § 2, lid 2, (F25)
71.2, (F27)	69, § 2, lid 2, (F27)
71.2, (F29)	69, § 2, lid 2, (F29)
71.2, (F31)	69, § 2, lid 2, (F31)
71.2, (F33a)	69, § 2, lid 2, (F33a)
71.2, (F33b)	69, § 2, lid 2, (F33b)
71.2, (F33c)	69, § 2, lid 2, (F33c)
71.2, (F34a)	69, § 2, lid 2, (F34a)
71.2, (F34b.1)	69, § 2, lid 2, (F34b.1)
71.2, (F34b.2)	69, § 2, lid 2, (F34b.2)
71.2, (F34c.1)	69, § 2, lid 2, (F34c.1)
71.2, (F34c.2)	69, § 2, lid 2, (F34c.2)
71.2, (F35)	69, § 2, lid 2, (F35)
71.2, (F37)	69, § 2, lid 2, (F37)
71.2, (F39)	69, § 2, lid 2, (F39)
71.2, (F41)	69, § 2, lid 2, (F41)
71.2, (F43)	69, § 2, lid 2, (F43)
71.2, (F45)	69, § 2, lid 2, (F45a)
71.2, (F45b)	69, § 2, lid 2, (F45b)
71.2, (F47)	70, § 1, lid 2, (R39)
71.2, (F49)	69, § 2, lid 2, (F48)
71.2, (F50)	69, § 2, lid 2, (F49)
71.2, (F50bis)	69, § 2, lid 2, (F50)
71.2, (F51)	69, § 2, lid 2, (F51)

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
71.2, (F52)	69, § 2, lid 2, (F52a)
71.2, (F52bis)	69, § 2, lid 2, (F52b)
71.2, (F53)	69, § 2, lid 2, (F53)
71.2, (F55)	69, § 2, lid 2, (F55)
71.2, (F56)	69, § 2, lid 2, (F56)
71.2, (F57)	69, § 2, lid 2, (F44)
71.2, (F59)	69, § 2, lid 2, (F57)
71.2, (F60)	69, § 2, lid 2, (F59)
71.2, (F61)	69, § 2, lid 2, (F63)
71.2, (F62)	69, § 2, lid 2, (F64)
71.2, (F63)	69, § 2, lid 2, (F65a)
71.2, (F65)	69, § 2, lid 2, (F66)
71.2, (F67)	69, § 2, lid 2, (F67)
71.2, (F69)	69, § 2, lid 2, (F69)
71.2, (F71)	69, § 2, lid 2, (F71)
71.2, (F73)	69, § 2, lid 2, (F73)
71.2, (F75)	69, § 2, lid 2, (F75)
71.2, (F77)	69, § 2, lid 2, (F77)
71.2, (F79)	69, § 2, lid 2, (F80)
71.2, (F81)	69, § 2, lid 2, (F81)
71.2, (F83)	69, § 2, lid 2, (F83)
71.2, (F85)	69, § 2, lid 2, (F85)
71.2, (F87)	69, § 2, lid 2, (F87)
71.2, (F89)	
71.2, (F91)	69, § 2, lid 2, (F91)
71.2, (F93)	69, § 2, lid 2, (F93)
71.2, (F95)	69, § 2, lid 2, (F95)
71.2, (F97)	69, § 2, lid 2, (F97)
71.2, (F98)	69, § 2, lid 2, (F98)
71.2, (F99a)	70, § 1, lid 2, (R9)
71.2, (F99b)	70, § 1, lid 2, (R9)
71.2, (F99c)	70, § 1, lid 2, (R9)
71.2, (F101a)	70, § 1, lid 2, (R11)
71.2, (F101b)	70, § 1, lid 2, (R11)
71.2, (F101c)	70, § 1, lid 2, (R11)
71.2, (F103)	70, § 1, lid 2, (R14)
71.2, (F105)	70, § 1, lid 2, (R15)
71.2, (F111)	70, § 1, lid 2, (R17)
71.2, (F113)	70, § 1, lid 2, (R19)
71.2, (F117)	66, § 2, (C49)
71.2, (F118)	66, § 2, (C49)
71.2, (F119)	70, § 1, lid 2, (R21)
71.2, (F120)	70, § 1, lid 2, (R23)
71.3	
72.1	74, § 1
72.2	74, § 2
72.3, lid 1	74, § 3, lid 1
72.3, lid 2	74, § 3, lid 2
72.4, lid 1	74, § 4, lid 1
72.4, lid 2	74, § 4, lid 2
72.5, 1°	74, § 5, 1°

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
72.5, 2°	74, § 5, 2°
72.5, 3°	74, § 5, 3°
72.6, 1°	74, § 5, 1°
72.6, 2°	74, § 5, 2°
72.6, 3°	74, § 5, 3°
72.7	74, § 3, lid 3
73.1, lid 1	77, § 10
73.1, lid 2	77, § 10
73.2	
73.3	
73.4	77, § 10
74	75
75.1, 1°	73, § 1, 1°
75.1, 2°	73, § 1, 2°
75.2	73, § 2, 1°
75.2	77, § 5, lid 2
75.3	73, § 2, 2°
76.1	76, § 1
76.2	76, § 2
76.3	76, § 3
76.4	76, § 4
77.1	77, § 1
77.2	77, § 2
77.3	77, § 3
77.4	77, § 4
77.5, lid 1	77, § 5, lid 1
77.5, lid 2	77, § 5, lid 4
77.6	77, § 6
77.7	77, § 7
77.8	77, § 8
77.5	20, § 3
78.1.1	
78.1.2	
78.2	
79, lid 1	73, § 3, lid 1
79, lid 2	73, § 3, lid 2
80.1	
80.2	
81.1.1	
81.1.2	
81.1.3	
81.2	
81.3.1	
81.4.1	
81.4.2	
81.4.3	
81.4.4	
81.4.5	
81.5	
81.6.1	
81.6.2	

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
82.1.1, 1°	44, § 3, 2°, lid 1
82.1.1, 2°	81, § 1, 1°
82.1.1, 3°	81, § 1, 2°
82.1.1, 4°, streepje 1	81, § 1, 3°, a)
82.1.1, 4°, streepje 2	81, § 1, 3°, b)
82.1.1, 4°, streepje 3	81, § 1, 3°, c)
82.1.1, 5°, lid 1	81, § 2
82.1.2, 1°	44, § 3, 2°, lid 1
82.1.2, 2°	81, § 1, 1°, b)
82.1.2, 3°	81, § 1, 1°, c)
82.1.2, 4°	81, § 1, 1°, d)
82.1.2, 5°	81, § 1, 2°
82.1.2, 6°	81, § 1, 3°, d)
82.1.3, lid 1	81, § 3
82.1.3, lid 2	44, § 3, 4°, lid 3
82.1.4, 1°	81, § 4, 1°
82.1.4, 2°	81, § 4, 2°
82.1.4, 3°	81, § 4, 3°
82.1.4, 4°	81, § 4, 4°
82.1.4, 5°	
82.1.5	44, § 3, 2°, lid 2
82.1.5	81, § 1, 4°
82.1.4	81, § 4
82.2	81, § 5
82.3.1, lid 1	81, § 6
82.3.1, lid 2	
82.3.2	81, § 6
82.4.1	81, § 8, lid 1
82.4.2, lid 1	81, § 8, lid 2
82.4.2, lid 2	
82.4.3	81, § 8, lid 3
82.5	
82bis	82
83.1.1	83, § 1, 1°
83.1.2	83, § 1, 2°
83.1.3, 1°	83, § 1, 3°
83.1.3, 2°	
83.1.3, 3°	
83.1.3, 4°	
83.2	83, § 2
83.3	83, § 3
nv	2.23, 4° (rijwiel)
nv	2.27, lid 2 (driewieler met motor)
nv	2.30 (personenauto)
nv	2.31 (auto voor dubbelgebruik)
nv	2.32 (minibus)
nv	2.33 (kampeerwagen)
nv	2.34 (lichte vrachtauto)
nv	2.37 (vrachtauto)
nv	2.38 (trekkend voertuig)
nv	2.40 (oplegger)

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
nv	2.41 (kampeeraanhangwagen)
nv	2.9 (verhoogde inrichting)
nv	2.46 (passagiersruimte)
nv	2.50 (voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer)
nv	3, 9°
nv	5, § 4, lid 1, 2°
nv	5, § 4, lid 2
nv	9, § 6, lid 3, 4°, lid 2
nv	11, § 2, lid 2, 2°
nv	11, § 3, 9°
nv	13, lid 2
nv	14, § 1, lid 2, 5°
nv	14, § 3, 1°, a)
nv	14, § 3, 1°, b)
nv	14, § 3, 1°, c)
nv	17, § 2, 4°
nv	17, § 2, 5°
nv	21, 1°, h)
nv	21, 3°, c)
nv	21, 3°, d)
nv	21, 3°, e)
nv	22, 1°, f)
nv	27, § 1
nv	28, § 1, lid 1, 2°
nv	28, § 1, lid 1, 5°
nv	28, § 1, lid 1, 6°
nv	28, § 1, lid 2
nv	33, § 3
nv	35, § 5
nv	37, § 1, lid 2
nv	38, § 4, lid 3
nv	38, § 4, lid 4
nv	42, § 3, lid 2
nv	42, § 11
nv	44, § 2
nv	44, § 3, 1°, lid 2
nv	45, § 5
nv	47, 4°
nv	52, § 6, lid 1, 3°
nv	61, § 5
nv	63, § 3, lid 2
nv	64, (A8)
nv	64, (A16)
nv	64, (A18)
nv	64, (A24)
nv	64, (A32)
nv	64, (A34)
nv	64, (A51)
nv	64, (A52)
nv	64, (A53)
nv	66, § 2, (C8)

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
nv	66, § 2, (C22)
nv	66, § 2, (C30)
nv	66, § 2, (C31)
nv	66, § 3
nv	67, § 1
nv	67, § 2, (D8)
nv	67, § 2, (D10)
nv	67, § 2, (D12)
nv	67, § 2, (D14)
nv	67, § 2, (D16)
nv	67, § 2, (D17)
nv	67, § 2, (D18)
nv	68, § 1, 1°, lid 4
nv	68, § 1, 2°, lid 2
nv	69, § 2, lid 1
nv	69, § 2, lid 2, (F6)
nv	69, § 2, lid 2, (F7)
nv	69, § 2, lid 2, (F58)
nv	69, § 2, lid 2, (F61)
nv	69, § 2, lid 2, (F62)
nv	69, § 2, lid 2, (F65b)
nv	69, § 2, lid 2, (F74)
nv	69, § 2, lid 2, (F76)
nv	69, § 2, lid 2, (F78)
nv	69, § 2, lid 2, (F79)
nv	69, § 2, lid 2, (F96)
nv	69, § 2, lid 2, (F99)
nv	69, § 2, lid 2, (F100)
nv	70, § 1, lid 1
nv	70, § 1, lid 2, (R12)
nv	70, § 1, lid 2, (R13)
nv	70, § 1, lid 2, (R37)
nv	70, § 1, lid 2, (R39)
nv	70, § 2
nv	71, § 2, (Z1)
nv	71, § 2, (Z3)
nv	71, § 3, (Z5)
nv	71, § 4, (Z1-E9)
nv	71, § 4, (Z3-E9)
nv	72, § 2, (M1)
nv	72, § 2, (M3)
nv	72, § 2, (M5)
nv	72, § 3, (M7)
nv	72, § 3, (M9)
nv	72, § 3, (M11)
nv	72, § 3, (M13)
nv	72, § 3, (M15)
nv	72, § 3, (M17)
nv	72, § 3, (M19)
nv	72, § 3, (M21)
nv	72, § 3, (M22)

Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975	Artikel van de Code van de openbare weg
nv	72, § 4, (M23)
nv	72, § 4, (M25)
nv	72, § 4, (M27)
nv	72, § 4, (M29)
nv	72, § 4, (M31)
nv	72, § 5, lid 2, (M33-P21)
nv	72, § 5, lid 2, (M33-P23)
nv	72, § 5, lid 2, (M33-P30)
nv	72, § 6, lid 2, (M41-P1)
nv	72, § 6, lid 2, (M41-P2b)
nv	72, § 6, lid 2, (M41a)
nv	72, § 7, (M49)
nv	72, § 8, (M51)
nv	72, § 11, (M57)
nv	72, § 12, (M59)
nv	72, § 13, (M61)
nv	72, § 13, (M63)
nv	72, § 13, (M65)
nv	72, § 13, (M67)
nv	72, § 13, (M69)
nv	72, § 13, (M71)
nv	76, § 5
nv	77, § 9
nv	78, § 1, (V3)
nv	79, (V5)
nv	81, § 7
nv	84
nv	85
nv	86
nv	87

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
1, al. 1	1, al. 1
1, al. 2	1, al. 2
2.1, (chaussée)	2.1 (chaussée)
2.2, a), (bande de circulation)	2.2 (bande de circulation)
2.2, b), (bande de circulation)	77, § 10
2.3, (autoroute)	
2.4, (route pour automobile)	
2.5, (sentier)	2.14 (sentier)
2.6, (chemin de terre)	2.15 (chemin de terre)
2.7, (piste cyclable)	2.7 (piste cyclable)
2.9, (carrefour)	2.10 (carrefour)
2.10, (place)	2.16 (place)
2.11, (passage à niveau)	2.17 (passage à niveau)
2.12, (agglomération)	
2.13, (conducteur)	2.20 (conducteur)
2.14, (véhicule)	2.21 (véhicule)
2.15.1, al. 1, (cycle)	2.23, 1°, al. 1 (cycle)
2.15.1, al. 2, (cycle)	2.23, 1°, al. 1 (cycle)
2.15.1, al. 3, (cycle)	2.23, 1°, al. 2 (cycle)
2.15.1, al. 4, (cycle)	
2.15.1, al. 5, (cycle)	2.23, 3° (cycle)
2.15.2, al. 1, 1°, (engin de déplacement)	2.22, 1° (engin de déplacement)
2.15.2, al. 1, 2°, (engin de déplacement)	2.22, 2° (engin de déplacement)
2.15.2, al. 2, (engin de déplacement)	2.22, 5° (engin de déplacement)
2.15.2, al. 3, (engin de déplacement)	
2.15.3, (cycle motorisé)	2.23, 2° (cycle)
2.16, (véhicule à moteur)	2.24 (véhicule à moteur)
2.17, (cyclomoteur)	2.25 (cyclomoteur)
2.18, (motocyclette)	2.26 (motocyclette)
2.19, al. 1, (tricycle à moteur)	2.27, al. 1 (tricycle à moteur)
2.19, al. 2, (tricycle à moteur)	2.27, al. 3 (tricycle à moteur)
2.19, al. 3, (tricycle à moteur)	35, § 6
2.20, (quadricycle à moteur)	2.28 (quadricycle à moteur)
2.20, al. 3, (quadricycle à moteur)	35, § 6
2.21, (véhicule automobile)	2.29 (véhicule automobile)
2.22, (véhicule à l'arrêt)	2.47 (s'arrêter)
2.23, (véhicule en stationnement)	2.48 (stationner)
2.24, (remorque)	2.39 (remorque)
2.25, (train de véhicules)	2.44 (train de véhicules)
2.26, (règlement technique des véhicules automobiles)	2.53 (règlement technique des véhicules automobiles)
2.27, (règlement technique des cyclomoteurs et motocyclettes)	2.54 (règlement technique des cyclomoteurs et motocyclettes)
2.28, (masse maximale autorisée)	2.56 (masse maximale autorisée)
2.29, (tare)	2.57 (tare)
2.30, (masse à vide)	2.58 (masse à vide ou masse en ordre de marche)
2.31, (masse en charge)	2.59 (masse en charge)
2.32, al. 1, (zone résidentielle/de rencontre)	
2.32, al. 1, (zone résidentielle/de rencontre)	
2.32, al. 2, (zone résidentielle/de rencontre)	
2.32, al. 3, (zone résidentielle/de rencontre)	

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
2.33, (stationnement payant)	
2.34, (chemin réservé à la circulation des piétons, cyclistes, cavaliers et conducteurs de speed pedelecs)	
2.35, (zone piétonne)	
2.36, (rue réservée au jeu)	
2.37, al. 1, (abords d'école)	
2.37, al. 2, (abords d'école)	
2.38, (rue)	
2.39, (rond-point)	
2.40, al. 1, (trottoir)	2.8 (trottoir)
2.40, al. 2, (trottoir)	
2.41, al. 1, (accotement de plain-pied)	2.11 (accotement de plain-pied)
2.41, al. 2, (accotement de plain-pied)	
2.42, al. 1, (accotement en saillie)	2.12 (accotement en saillie)
2.42, al. 2, (accotement en saillie)	
2.43, (îlot directionnel)	2.18 (îlot directionnel)
2.44, (terre-plein)	2.13 (terre-plein central)
2.45, (usager)	
2.46, (piéton)	2.19 (piéton)
2.47, (circulation/desserte locale)	2.52 (desserte/circulation locale)
2.48, (zone de séjour)	
2.49, (zone de vacances)	
2.50, (voitures partagées)	2.49 (véhicule partagé)
2.51, (carte communale de stationnement)	2.51 (carte de stationnement)
2.52, (carte de riverain)	
2.53, (carte de stationnement pour voitures partagées)	
2.54, (chargement)	2.55 (chargement)
2.55, (dispositif de retenue)	
2.56, (dispositif de verrouillage intégré)	
2.57, (charge nominale maximale)	
2.58, (point d'ancrage)	
2.59, (système de sûreté de chargement)	
2.60, (conditionnement primaire)	
2.61, (zone cyclable)	
2.62, (bande d'arrêt d'urgence)	2.4 (bande d'arrêt d'urgence)
2.63, (zone de basses émissions)	
2.64, (bande réservée aux heures de pointe)	
2.65, (autobus)	2.35 (autobus)
2.66, (autocar)	2.36 (autocar)
2.67, (véhicule agricole)	2.42 (véhicule agricole)
2.68, (rue scolaire)	
2.69, (zone aéroportuaire)	
2.70, (couloir de secours)	2.60 (couloir de secours)
2.71, (chaussée à voie centrale)	2.3 (chaussée à voie centrale)
2.72, (bande latérale)	2.6 (bande latérale)
2.73, (bande de stationnement)	2.5 (bande de stationnement)
2.74, (dispositif surélevé)	2.9 (dispositif surélevé)
3, 1°	3, § 1, 1°
3, 1°/1	3, § 1, 2°
3, 2°	3, § 2, 1°

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
3, 3°	
3, 4°	
3, 5°	3, § 2, 3°
3, 6°	
3, 7°	3, § 2, 2°
3, 8°	
3, 9°	3, § 2, 4°
3, 10°	
3, 11°	3, § 2, 5°
3, 12°	
3, 13°	3, § 2, 6°
4.1	4, § 1
4.2	4, § 2
4.3	4, § 3
4.4	4, § 4
5	6, 2°
5	6, 4°
6	6
6	6, 5°
6.1	6, 1°
6.2	6, 4°
6.3, al. 1	6, 2°, al. 1
6.3, al. 2	6, 2°, al. 2
7.1, al. 1	6
7.1	7, § 1, al. 1
7.2	7, § 2
7.3	7, § 3
7.4	
7bis, al. 1	2.22, 3°, al. 1 (engin de déplacement)
7bis, al. 2	2.22, 3°, al. 2 (engin de déplacement)
7bis, al. 3	2.22, 4°, al. 1 (engin de déplacement)
7bis, al. 4	2.22, 4°, al. 2 (engin de déplacement)
7bis, al. 5	
7ter, al. 1	
7ter, al. 2	
7ter, al. 3	
8.1, al. 1	8, § 1, al. 1
8.1, al. 2	8, § 1, al. 2
8.2, 1°, al. 1	8, § 2, 9°
8.2, 1°, al. 2, a)	
8.2, 1°, al. 2, b)	
8.2, 1°, al. 2, c)	
8.2, 1°, al. 2, d)	
8.2, 2°, al. 1	
8.2, 2°, al. 2, a)	
8.2, 2°, al. 2, b)	
8.2, 2°, al. 2, c)	8, § 2, 10°
8.2, 2°, al. 2, d)	8, § 2, 6°
8.2, 3°, al. 1	8, § 2, 10°
8.2, 3°, al. 2, a)	8, § 2, 4°

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
8.2, 3°, al. 2, a)	8, § 2, 5°
8.2, 3°, al. 2, b)	8, § 2, 7°
8.2, 3°, al. 2, c)	
8.2, 3°, al. 2, d)	
8.2, 3°, al. 2, e)	8, § 2, 8°
8.2, 4°	8, § 2, 2°
8.2, 5°, al. 1	8, § 2, 1°
8.2, 5°, al. 2	8, § 2, 1°
8.2, 6°	
8.2, 7°	8, § 2, 3°
8.3	8, § 3
8.3	8, § 4
8.4	8, § 5
8.5, al. 1	8, § 6
8.5, al. 1	36, § 4, al. 2
8.5, al. 2	
8.6	
9.1.1	9, § 2, al. 1
9.1.1	9, § 6, al. 2, 1°
9.1.1	9, § 8, 1°, a), v)
9.1.2, 1°, al. 1	9, § 6, al. 1, 1°
9.1.2, 1°, al. 1	9, § 8, 1°, a), i)
9.1.2, 1°, al. 1	9, § 8, 2°, a)
9.1.2, 1°, al. 2	9, § 6, al. 1, 2°
9.1.2, 1°, al. 2	9, § 6, al. 1, 3°
9.1.2, 1°, al. 2	9, § 8, 1°, a), ii)
9.1.2, 1°, al. 2	9, § 8, 1°, a), iii)
9.1.2, 1°, al. 2	9, § 8, 2°, b)
9.1.2, 1°, al. 2	9, § 8, 2°, c)
9.1.2, 1°, al. 3	9, § 6, al. 1, 5°
9.1.2, 1°, al. 4	
9.1.2, 1°	9, § 7
9.1.2, 2°, al. 1	9, § 8, 1°, b)
9.1.2, 2°, al. 2	
9.1.2, 3°	9, § 6, al. 3, 1°
9.1.2, 4°, al. 2	9, § 6, al. 1, 4°
9.1.2, 4°	9, § 6, al. 2, 2°
9.1.2, 4°	9, § 6, al. 2, 3°
9.1.2, 4°, al. 2	9, § 8, 1°, a), iv)
9.1.2, 4°, al. 2	9, § 8, 2°, d)
9.1.2, 4°	9, § 10, al. 2
9.1.2, 4°	11, § 3, 7°
9.1.2, 5°	9, § 6, al. 3, 2°
9.1.2, 5°	11, § 3, 7°
9.1.3	9, § 10, al. 1
9.2	9, § 2, al. 5
9.3.1, al. 1	9, § 2, al. 2
9.3.1, al. 1	9, § 2, al. 3
9.3.1, al. 2	
9.3.1, al. 3	27, § 2

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
9.3.1, al. 4	
9.3.2	9, § 9
9.3.2, al. 4	14, § 3, 1°, d)
9.4	9, § 2, al. 6
9.5	9, § 3
9.6	9, § 2, al. 4
9.7	9, § 4
9.8	13, al. 1
10.1, 1°	7, § 1, al. 2
10.1, 1°	7, § 2
10.1, 1°	10, § 1
10.1, 2°	10, § 2
10.1, 2°	10, § 3
10.1, 3°	10, § 2
10.1, 3°	10, § 3
10.2, al. 1	10, § 4
10.2, al. 1	10, § 5
10.2, al. 2	
10.3	10, § 7
10.4	10, § 6
11.1	
11.2, 1°, al. 1, a), al. 1	24, § 2, al. 1
11.2, 1°, al. 1, a), al. 2	24, § 2, al. 2, 1°, al. 1
11.2, 1°, al. 2	24, § 2, al. 2, 1°, al. 2
11.2, 1°, a), al. 2	24, § 2, al. 2, 2°, al. 1
11.2, 1°, al. 2	24, § 2, al. 2, 2°, al. 2
11.3	
12.1	11, § 3, 1°
12.2	
12.3.1	11, § 2, al. 1
12.3.1, al. 2, b)	11, § 2, al. 2, 1°
12.3.1	11, § 2, al. 2, 3°
12.4, al. 1	14, § 1, al. 1
12.4, al. 2	14, § 1, al. 2, 1°
12.4, al. 2	14, § 1, al. 2, 2°
12.4, al. 2	14, § 1, al. 2, 3°
12.4, al. 2	14, § 1, al. 2, 4°
12.4, al. 3	14, § 3, 1°, f)
12.4, al. 3	14, § 3, 2°
12.4bis	11, § 3, 4°
12.5	11, § 1
12bis	12
13	14, § 2
14	15
15	16
16.1	17, § 1
16.2	17, § 2, 1°
16.2	17, § 2, 2°
16.2bis	17, § 2, 6°
16.3	17, § 3

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
16.4	17, § 4
16.5	17, § 5
16.6	17, § 6
16.7	17, § 7
16.9	17, § 8
17.1	
17.2, 1°	18, § 1, 1°
17.2, 2°	18, § 1, 2°
17.2, 3°	18, § 1, 3°
17.2, 4°	18, § 1, 4°
17.2, 5°	18, § 1, 5°
17.2, 6°	18, § 1, 7°
17.2, 7°	18, § 1, 6°
17.3	
18.1	
18.2	
18.3	
18.4, al. 1	
18.4, al. 2	38, § 6
18.4, al. 3	38, § 6
18.4, al. 4	44, § 5, 3°
19.1	19, § 1, 3°
19.2, 1°	19, § 2, 1°
19.2, 1°, al. 3	27, § 3
19.2, 1°, al. 4	27, § 3
19.2, 2°, al. 1	19, § 2, 2°, al. 1
19.2, 2°, al. 2	19, § 2, 2°, al. 2
19.2, 2°, al. 3	19, § 2, 2°, al. 3
19.2, 3°	
19.2, 4°	19, § 2, 3°
19.3	19, § 3
19.3, 2°	19, § 3, 2°
19.3, 2°	19, § 3, 3°
19.4	19, § 1, 1°
19.5	19, § 1, 2°
19.6	19, § 2, 2°, al. 1
19.6	19, § 3, 2°
19.6	19, § 3, 3°
20	23
21.1	24, § 1
21.2	24, § 4, 5°
21.3	24, § 3
21.4, 1°	24, § 4, 1°
21.4, 2°	24, § 4, 2°
21.4, 3°	24, § 4, 3°
21.4, 4°	21, 1°, i)
21.4, 5°	24, § 4, 5°
21.6, 1°	24, § 5, 1°
21.6, 2°	24, § 5, 2°
21.6, 4°	24, § 5, 4°

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
21.6, 5°	
21.7	
21.8	24, § 4, 5°
22	25
22bis, 1°	9, § 1, al. 4
22bis, 1°	9, § 6, al. 3, 4°, al. 1
22bis, 1°	26, § 1, al. 1
22bis, 2°	26, § 1, al. 2
22bis, 2°	26, § 2
22bis, 3°	
22bis, 4°, a)	22, 1°, f)
22bis, 4°, b)	20, § 1, 1°
22ter.1, 1°	
22ter2	
22quater	
22quinquies1, al. 1	28, § 1, al. 1, 1°
22quinquies1, al. 2	28, § 1, al. 1, 3°
22quinquies1, al. 2, tiret 1	32, § 4
22quinquies1, al. 2, tiret 2	28, § 1, al. 1, 6°
22quinquies2, al. 1	28, § 2, al. 2
22quinquies2, al. 2	28, § 2, al. 1
22quinquies3	
22quinquies4	
22sexies	29
22sexies1, al. 2, 1°, al. 1, c)	32, § 4
22sexies2, al. 1	9, § 6, al. 3, 4°
22sexies2, al. 2	11, § 3, 7°
22sexies2, al. 2, (sauf 1e partie de 1e phrase)	29, § 3, al. 1
22sexies2, al. 3	29, § 3, al. 2
22sexies2, al. 4	29, § 2, al. 1
22sexies2, al. 5	22, 2°, g)
22septies	30
22septies1, al. 1	9, § 1, al. 4
22septies1, al. 1	9, § 6, al. 3, 3°, al. 1
22septies1, al. 2	
22septies1, al. 3	30, § 1
22septies2	30, § 3
22octies1	28, § 1, al. 1, 1°
22octies1, al. 1, d)	28, § 1, al. 1, 3°
22octies1, al. 1, d)	32, § 4
22octies2	9, § 1, al. 4
22octies2, al. 1	9, § 6, al. 3, 4°, al. 1
22octies2, al. 1	9, § 8, 1°, d), (al. 1)
22octies2, al. 1	9, § 11
22octies2, al. 2	28, § 3
22octies3	
22novies, al. 1	9, § 6, al. 3, 3°, al. 1
22novies, al. 1	9, § 8, 1°, c)
22novies, al. 2	9, § 6, al. 3, 4°, al. 1
22novies, al. 2	18, § 2

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
22novies, al. 3	9, § 8, 1°, c)
22decies, al. 1	
22decies, al. 2	9, § 5
22undecies, al. 1	31, § 1, 1°
22undecies, al. 1	31, § 1, 3°
22undecies, al. 2	32, § 4
22undecies, al. 3	31, § 3
23.1, 1°	20, § 1, 1°
23.1, 2°	20, § 1, 2°
23.1, 2°	22, 1°, e)
23.2	20, § 2, 1°
23.3	20, § 4
23.4	20, § 5
24, al. 1, 1°	21, 3°, a)
24, al. 1, 2°	21, 1°, d)
24, al. 1, 2°	21, 3°, b)
24, al. 1, 3°	21, 1°, a)
24, al. 1, 4°	21, 1°, c)
24, al. 1	21, 1°, k)
24, al. 1, 5°	21, 2°, a)
24, al. 1, 6°	21, 2°, b)
24, al. 1, 7°	21, 1°, g)
24, al. 1, 8°	21, 1°, f)
24, al. 1, 9°	21, 1°, f)
24, al. 1, 10°	21, 1°, f)
24, al. 1, 11°	21, 2°, c)
24, al. 2	21, 1°, f)
25.1, 1°	22, 1°, a)
25.1, 2°	22, 1°, b)
25.1, 3°	22, 1°, c)
25.1, 4°	21, 1°, e)
25.1, 5°	22, 1°, d)
25.1, 6°	21, 1°, b)
25.1, 7°	22, 2°, a)
25.1, 8°	22, 2°, e)
25.1, 9°	22, 2°, b)
25.1, 10°	73, § 1, 2°
25.1, 11°	22, 2°, c)
25.1, 12°	22, 2°, d)
25.1, 13°	22, 2°, f)
25.1, 14°	21, 1°, j)
25.1, 15°	
25.2	22, 3°
26.1	
26.2	
27.1.1	
27.1.2	
27.1.3	
27.1.4	
27.2	

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
27.3.1	
27.3.2	
27.3.3	
27.3.4	
27.4.1	
27.4.2	
27.4.3	
27.5.1	
27.5.2	
27.5.3	
27.6	
27bis	
27ter	
27quater	
27quinquies	
28	7, § 4
29	44, § 1
30.1, 1°	44, § 3, 3°, a)
30.1, 1°, al. 3	44, § 4, al. 2
30.1, 2°	44, § 3, 3°, b)
30.1, 2°	44, § 4, al. 1
30.3, 1°	44, § 3, 2°, al. 1
30.3, 2°	44, § 3, 4°, al. 1
30.3, 2°	44, § 3, 4°, al. 2
30.3, 3°	44, § 3, 5°
30.3, 4°	44, § 3, 5°
30.3, 5°	44, § 3, 1°, al. 1
30.3, 6°	
30.3, 7°	
30.4, al. 1	44, § 5, 2°
30.4, al. 2	
30.4, al. 3	
30bis	44, § 5, 1°
31.1.1, al. 1	45, § 1, 1°
31.1.1, al. 2, 1°	45, § 4
31.1.1, al. 2, 2°	45, § 4
31.1.1, al. 2, 3°	45, § 1, 2°
31.1.2	45, § 3
31.2	
32.1	46, § 4
32.2, al. 1	46, § 1
32.2, al. 2	46, § 2, 1°, al. 1, a)
32.2, al. 2	46, § 2, 1°, al. 1, b)
32.2, al. 3	46, § 2, 1°, al. 2
32.2, al. 4	46, § 2, 2°
32.2, al. 4	46, § 3
32.2, al. 5	46, § 2, 4°
32.3	46, § 2, 1°, al. 1, c)
32.3	46, § 2, 1°, al. 1, d)
32.3	46, § 2, 3°

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
32bis	47
33.1	48, al. 1
33.2	48, al. 2
33.3	48, al. 3
34	49
34bis	51
35.1.1, al. 1	42, § 3, al. 1
35.1.1, al. 1	42, § 4
35.1.1, al. 1	42, § 7
35.1.1, al. 2	42, § 5, al. 1
35.1.1, al. 2	42, § 8
35.1.1, al. 3	42, § 5, al. 1
35.1.1, al. 4	42, § 6, al. 1
35.1.1, al. 5	42, § 2, al. 3
35.1.1, al. 6	42, § 4
35.1.1, al. 6	42, § 9
35.1.1, al. 7	42, § 9
35.1.1, al. 8	42, § 9
35.1.1, al. 8	42, § 10
35.1.2, al. 1	42, § 5, al. 2
35.1.2, al. 2	42, § 5, al. 3
35.1.2, al. 2	42, § 6, al. 2
35.1.3	42, § 2, al. 2
35.2.1	42, § 13
35.2.2	4, § 5, al. 2
36	43
37.1	2.43 (véhicule prioritaire)
37.2, al. 1	32, § 1, 1°
37.2, al. 2	32, § 3
37.3	32, § 1, 2°
37.4	32, § 2
37.5	32, § 1, 3°
38	11, § 3, 2°
39	11, § 3, 3°
39	14, § 3, 1°, e)
39bis1, al. 1	78, § 1, (V1)
39bis1, al. 2	78, § 2, al. 2
39bis1, al. 3	78, § 2, al. 1
39bis2	34, § 3, al. 2, 2°
40.1, tiret 1	7, § 1, al. 1
40.1, tiret 2	7, § 1, al. 1
40.1, tiret 3	26, § 2
40.1, tiret 4	7, § 1, al. 1
40.2	
40.3.1	34, § 3, al. 1
40.3.2	34, § 3, al. 1
40.3.2	34, § 3, al. 2, 1°
40.4.1	11, § 3, 5°, al. 2
40.4.2	11, § 3, 5°, al. 1
40.5	34, § 1

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
40.6	
40.7, (sauf en ce qui concerne l'allure du pas)	34, § 2
40bis1	5, § 2, 2°
40bis1	39, § 1
40bis2	5, § 1
40bis2	5, § 2, 1°
40bis3	5, § 3, 1°
40bis3	5, § 4, al. 1, 1°
40ter, al. 1	
40ter, al. 2	
40ter, al. 3	37, § 1, al. 1
40ter, al. 3	37, § 1, al. 3
40ter, al. 4	11, § 3, 6°, al. 2
40ter, al. 5	37, § 2
40quater, al. 1	39, § 2, al. 1
40quater, al. 2	39, § 2, al. 2
41.1	39, § 1
41.3.1	5, § 1
41.3.1, 1°	5, § 2, 2°
41.3.1, 2°, a)	5, § 2, 3°
41.3.1, 2°, a)	5, § 2, 4°
41.3.1, 2°, b)	5, § 2, 2°
41.3.1, 2°, c)	5, § 2, 2°
41.3.1, 2°, d)	
41.3.1, 2°, e)	6, 3°
41.3.2	5, § 3, 1°
41.3.2	5, § 4, al. 1, 1°
42.1, al. 1	9, § 1, al. 1
42.1, al. 2	9, § 1, al. 2
42.1, al. 3	9, § 1, al. 3
42.1, al. 4	
42.2.1	
42.3, al. 1	38, § 1
42.3, al. 2	
42.3, al. 3	
42.4.1	33, § 1
42.4.2	
42.4.3	61, § 3
42.4.4	33, § 2
42.4.6	33, § 4
43.1	35, § 1
43.2, al. 1	35, § 2
43.2, al. 2	35, § 2
43.2, al. 3	
43.2, al. 4	
43.2, al. 5	35, § 3
43.3, al. 1	
43.3, al. 2	11, § 3, 6°, al. 1
43.3	35, § 4
43bis.1	38, § 2

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
43bis.2.1	
43bis.2.2	38, § 3, al. 1
43bis.2.3	
43bis.3.1	
43bis.3.2	38, § 3, al. 2
43bis.3.3	
43bis.4	
43bis.5	38, § 3, al. 3
43ter.1	
43ter.2	38, § 4, al. 1
43ter.2	38, § 4, al. 2
43ter.3, 1°	5, § 3, 2°, a)
43ter.3, 2°	5, § 4, al. 1, 1°
43ter.4	5, § 3, 1°
44.1, al. 1	
44.1, al. 2	
44.1, al. 3	41, § 1, al. 1
44.1, al. 4	42, § 2, al. 1
44.1, al. 5	42, § 12
44.2	41, § 2, al. 1
44.3	41, § 2, al. 4
44.4	41, § 1, al. 2
44.4, al. 2	41, § 2, al. 5
44.5, al. 1	41, § 2, al. 1
44.5, al. 1	41, § 2, al. 2
44.5, al. 2	41, § 2, al. 3
44.5, al. 3	41, § 1, al. 3
45.1	
45.2	
45.3	
45.4	
45.5	
45.6	
45bis1	
45bis2	
45bis3	
45bis4	
45bis5	
45bis6	
46.1	
46.2	
46.3	
46.4	
47.1	
47.2	
47.3	
47bis	50
48.3	
48.4	
48bis1	24, § 6

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
48bis2	
49.1, al. 1	40, § 1, al. 1
49.1, al. 2, tiret 1	40, § 1, al. 2, 1°
49.1, al. 2, tiret 2	40, § 1, al. 2, 2°
49.1, al. 2, tiret 3	
49.2, al. 1, 1°	40, § 2, al. 1, 1°
49.2, al. 1, 2°	40, § 2, al. 1, 2°
49.2, al. 1, 3°	40, § 2, al. 1, 3°
49.2, al. 1, 4°	40, § 2, al. 1, 4°
49.2, al. 1, 5°	40, § 2, al. 1, 5°
49.2, al. 2	40, § 2, al. 2
49.3	40, § 3
49.4.1	
49.4.2	40, § 5
49.5, al. 1	40, § 4
49.5, al. 2	
50	53
51.1, al. 1	52, § 1, al. 1
51.1, al. 2	52, § 1, al. 2
51.1, al. 3	52, § 2, al. 1
51.1, al. 4	52, § 2, al. 2
51.1, al. 5	45, § 2
51.2, al. 1	52, § 3, al. 1
51.2, al. 1	52, § 3, al. 2
51.2, al. 2	52, § 3, al. 3
51.3	52, § 3, al. 4
51.4	52, § 4
51.5	52, § 5
52.1, al. 1	52, § 1, al. 1
52.1, al. 2	
52.1, al. 3	52, § 1, al. 3
52.2, al. 1, 1°	52, § 6, al. 1, 1°
52.2, al. 1, 2°	52, § 6, al. 1, 2°
52.2, al. 2	52, § 6, al. 2
52.3, al. 1	52, § 7
52.3, al. 2	
53.1	36, § 1
53.2	36, § 2, al. 1
53.3	36, § 3, al. 1
53.4	36, § 3, al. 1
53.5	
54	
55.1	36, § 3, al. 3
55.2	36, § 4
55.3	36, § 5
55.4	36, § 6
55bis	38, § 5
56.1	
56.2	
56.3	

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
56bis	40, § 2, al. 1, 6°
56bis	2.45 (véhicule folklorique)
57	
58	
59.1	4, § 5, al. 1
59.3	80
59.6	
59.7	
59.8	55, § 1
59.10.	55, § 3
59.11	55, § 4
59.12	55, § 2
59.13	32, § 1, 3°
59.14	
59.15	40, § 2, al. 1, 7°
59.15	41, § 2, al. 4
59.16	
59.17	44, § 3, 1°, al. 3
59.18	41, § 2, al. 4
59.19, al. 1	5, § 2, 4°
59.19, al. 2	5, § 3, 2°, b)
59.20.	33, § 5
59.21	5, § 3, 2°, c)
59/1	54
60	56
61.1, 1°	57, § 2, 1°
61.1, 2°	57, § 2, 2°
61.1, 3°	57, § 2, 3°
61.1, 4°	57, § 3, 1°
61.1, 5°	57, § 3, 2°
61.1, 5°	57, § 3, 3°
61.1, 6°	57, § 4, 1°
61.1, 7°	57, § 4, 2°
61.1, 8°	61, § 4
61.1, 9°	57, § 4, 3°
61.2, 1°	57, § 5
61.2, 2°	57, § 5
61.3.1	57, § 6
61.3.2	
61.4.1	57, § 1
61.4.2	
61.4.3	
61.5	
62	58
62bis	59
62ter, al. 1	60, al. 1
62ter, al. 2	60, al. 2
62ter, al. 3	
62ter, al. 4	60, al. 3
63.1.1	

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
63.1.2, 1°	61, § 1, 1°
63.1.2, 2°	61, § 1, 2°
63.1.3	61, § 2
63.1.3	61, § 6
63.1.4	
63.1.5	61, § 1, 3°
63.1.5	61, § 4, 4°
63.2	61, § 4
64.1	62, § 1
64.2	62, § 2
64.3	62, § 3
65.1	63, § 1
65.2, al. 1	72, § 1, al. 1
65.2, al. 1	72, § 5, al. 1
65.2, al. 1	72, § 6, al. 1
65.2, al. 2	72, § 1, al. 2
65.2, al. 3, (M1)	72, § 5, al. 2, (M33-P2)
65.2, al. 3, (M2)	72, § 6, al. 2, (M41a-P2)
65.2, al. 3, (M3)	
65.2, al. 3, (M4)	72, § 9, (M53)
65.2, al. 3, (M5)	72, § 9, (M53)
65.2, al. 3, (M6)	
65.2, al. 3, (M7)	
65.2, al. 3, (M8)	
65.2, al. 3, (M9)	72, § 9, (M53)
65.2, al. 3, (M10)	72, § 9, (M53)
65.2, al. 3, (M11)	
65.2, al. 3, (M12)	
65.2, al. 3, (M13)	72, § 10, (M55a-P8)
65.2, al. 3, (M14)	
65.2, al. 3, (M15)	
65.2, al. 3, (M16)	
65.2, al. 3, (M17)	
65.2, al. 3, (M18)	
65.2, al. 3, (M19)	
65.2, al. 3, (M20)	
65.2, al. 3, (M21)	
65.2, al. 3, (M22)	
65.2, al. 3, (M23)	
65.2, al. 3, (M24)	
65.3	63, § 2
65.4	63, § 3, al. 1
65.5.1, al. 1	
65.5.1, al. 2	71, § 1
65.5.2	
65.5.3	
65.5.4	
65.5.5	
65.5.6	71, § 6, al. 1
65.5.7	

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
65.5.8	
65.5.9	
65.5.10	71, § 6, al. 2
65.5.11	
65.6	
66.1	
66.2	
66.3	
66.4, (A1)	64, § 2, (A1)
66.4, (A3)	64, § 2, (A3)
66.4, (A5)	64, § 2, (A5)
66.4, (A7)	64, § 2, (A7)
66.4, (A9)	64, § 2, (A9)
66.4, (A11)	64, § 2, (A11)
66.4, (A13)	64, § 2, (A13)
66.4, (A14)	64, § 2, (A14)
66.4, (A15)	64, § 2, (A15)
66.4, (A17)	64, § 2, (A17)
66.4, (A19)	64, § 2, (A19)
66.4, (A21)	64, § 2, (A21)
66.4, (A23)	64, § 2, (A23)
66.4, (A25)	64, § 2, (A25)
66.4, (A27)	64, § 2, (A27)
66.4, (A29)	
66.4, (A31)	64, § 2, (A31)
66.4, (A33)	64, § 2, (A33)
66.4, (A35)	64, § 2, (A35)
66.4, (A37)	64, § 2, (A37)
66.4, (A39)	64, § 2, (A39)
66.4, (A41)	64, § 2, (A41)
66.4, (A43)	64, § 2, (A43)
66.4, (A45)	64, § 2, (A45)
66.4, (A47)	64, § 2, (A47)
66.4, (A49)	64, § 2, (A49)
66.4, (A50)	64, § 2, (A32)
66.4, (A51)	64, § 2, (A51)
67.1	65, § 1
67.2	
67.3, al. 1, (B1)	65, § 2, (B1)
67.3, al. 1, (B3)	
67.3, al. 1, (B7)	
67.3, al. 1, (B5)	65, § 2, (B5)
67.3, al. 1, (B9)	65, § 2, (B9)
67.3, al. 1, (B11)	65, § 2, (B11)
67.3, al. 1, (B13)	
67.3, al. 1, (B15)	65, § 2, (B15)
67.3, al. 1, (B17)	65, § 2, (B17)
67.3, al. 1, (B19)	65, § 2, (B19)
67.3, al. 1, (B21)	65, § 2, (B21)
67.3, al. 2, (B22)	65, § 2, (B22)

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
67.3, al. 3, (B23)	65, § 2, (B22)
67.4	
68.1	66, § 1
68.2	
68.3	
68.3, 1°	
68.3, 2°, (C1)	66, § 2, (C1)
68.3, 2°, (C3)	66, § 2, (C3)
68.3, 2°, (C5)	66, § 2, (C5)
68.3, 2°, (C6)	66, § 2, (C6)
68.3, 2°, (C7)	66, § 2, (C7)
68.3, 2°, (C9)	66, § 2, (C9)
68.3, 2°, (C11)	66, § 2, (C11)
68.3, 2°, (C13)	66, § 2, (C13)
68.3, 2°, (C15)	66, § 2, (C15)
68.3, 2°, (C17)	66, § 2, (C17)
68.3, 2°, (C19)	66, § 2, (C19)
68.3, 2°, (C21)	66, § 2, (C21)
68.3, 2°, (C22)	66, § 2, (C23)
68.3, 2°, (C23)	66, § 2, (C24)
68.3, 2°, (C24)	
68.3, 2°, (C24a)	66, § 2, (C25a)
68.3, 2°, (C24b)	66, § 2, (C25b)
68.3, 2°, (C24c)	66, § 2, (C25c)
68.3, 2°, (C25)	66, § 2, (C26)
68.3, 2°, (C27)	66, § 2, (C27)
68.3, 2°, (C29)	66, § 2, (C29)
68.3, 2°, (C31)	66, § 2, (C32)
68.3, 2°, (C33)	66, § 2, (C33)
68.3, 2°, (C35)	66, § 2, (C35)
68.3, 2°, (C37)	66, § 2, (C37)
68.3, 2°, (C39)	66, § 2, (C39)
68.3, 2°, (C41)	66, § 2, (C41)
68.3, 2°, (C43)	66, § 2, (C43)
68.3, 2°, (C45)	66, § 2, (C45)
68.3, 2°, (C46)	66, § 2, (C46)
68.3, 2°, (C47)	66, § 2, (C47)
68.4	
69.1	
69.2	
69.3, (D1)	67, § 2, (D1)
69.3, (D3)	67, § 2, (D3)
69.3, (D4)	67, § 2, (D4)
69.3, (D5)	67, § 2, (D5)
69.3, (D7)	67, § 2, (D7)
69.3, (D9)	67, § 2, (D9)
69.3, (D10)	67, § 2, (D11)
69.3, (D11)	67, § 2, (D13)
69.3, (D13)	67, § 2, (D15)
69.4	

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
70.1	
70.2.1, 1°, (E1)	68, § 1, 1°, al. 1, (E1)
70.2.1, 1°, (E3)	68, § 1, 1°, al. 1, (E3)
70.2.1, 2°, (E5)	
70.2.1, 2°, (E7)	
70.2.1, 3°, (E9)	68, § 1, 2°, al. 1
70.2.1, 3°	72, § 5, (M33-P30)
70.2.2, 1°, al. 1	68, § 2, al. 1
70.2.2, 1°, al. 2	68, § 1, 1°, al. 2
70.2.2, 1°, al. 2	68, § 1, 1°, al. 3
70.2.2, 1°, al. 3	
70.2.2, 1°, al. 4	
70.2.2, 2°	68, § 2, al. 2
70.3, (E11)	
71.1, al. 1	
71.1, al. 2	69, § 1, al. 1
71.1, al. 3	69, § 1, al. 2
71.2, al. 1	69, § 3
71.2, (F1a)	70, § 1, al. 2, (R25)
71.2, (F1b)	70, § 1, al. 2, (R25)
71.2, (F3a)	70, § 1, al. 2, (R27)
71.2, (F3b)	70, § 1, al. 2, (R27)
71.2, (F4a)	71, § 5, (Z1-C43)
71.2, (F4b)	71, § 5, (Z1-C45)
71.2, (F5)	70, § 1, al. 2, (R29)
71.2, (F7)	70, § 1, al. 2, (R31)
71.2, (F8)	69, § 2, al. 2, (F8)
71.2, (F9)	70, § 1, al. 2, (R33)
71.2, (F11)	70, § 1, al. 2, (R35)
71.2, (F12a)	70, § 1, al. 2, (R5)
71.2, (F12b)	70, § 1, al. 2, (R7)
71.2, (F13)	69, § 2, al. 2, (F13)
71.2, (F14)	69, § 2, al. 2, (F14)
71.2, (F15)	69, § 2, al. 2, (F15)
71.2, (F17)	69, § 2, al. 2, (F17)
71.2, (F18)	69, § 2, al. 2, (F17)
71.2, (F19)	69, § 2, al. 2, (F19)
71.2, (F21)	69, § 2, al. 2, (F21)
71.2, (F23a)	69, § 2, al. 2, (F23a)
71.2, (F23b)	69, § 2, al. 2, (F23b)
71.2, (F23c)	69, § 2, al. 2, (F23c)
71.2, (F23d)	69, § 2, al. 2, (F23d)
71.2, (F25)	69, § 2, al. 2, (F25)
71.2, (F27)	69, § 2, al. 2, (F27)
71.2, (F29)	69, § 2, al. 2, (F29)
71.2, (F31)	69, § 2, al. 2, (F31)
71.2, (F33a)	69, § 2, al. 2, (F33a)
71.2, (F33b)	69, § 2, al. 2, (F33b)
71.2, (F33c)	69, § 2, al. 2, (F33c)
71.2, (F34a)	69, § 2, al. 2, (F34a)

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
71.2, (F34b.1)	69, § 2, al. 2, (F34b.1)
71.2, (F34b.2)	69, § 2, al. 2, (F34b.2)
71.2, (F34c.1)	69, § 2, al. 2, (F34c.1)
71.2, (F34c.2)	69, § 2, al. 2, (F34c.2)
71.2, (F35)	69, § 2, al. 2, (F35)
71.2, (F37)	69, § 2, al. 2, (F37)
71.2, (F39)	69, § 2, al. 2, (F39)
71.2, (F41)	69, § 2, al. 2, (F41)
71.2, (F43)	69, § 2, al. 2, (F43)
71.2, (F45)	69, § 2, al. 2, (F45a)
71.2, (F45b)	69, § 2, al. 2, (F45b)
71.2, (F47)	70, § 1, al. 2, (R39)
71.2, (F49)	69, § 2, al. 2, (F48)
71.2, (F50)	69, § 2, al. 2, (F49)
71.2, (F50bis)	69, § 2, al. 2, (F50)
71.2, (F51)	69, § 2, al. 2, (F51)
71.2, (F52)	69, § 2, al. 2, (F52a)
71.2, (F52bis)	69, § 2, al. 2, (F52b)
71.2, (F53)	69, § 2, al. 2, (F53)
71.2, (F55)	69, § 2, al. 2, (F55)
71.2, (F56)	69, § 2, al. 2, (F56)
71.2, (F57)	69, § 2, al. 2, (F44)
71.2, (F59)	69, § 2, al. 2, (F57)
71.2, (F60)	69, § 2, al. 2, (F59)
71.2, (F61)	69, § 2, al. 2, (F63)
71.2, (F62)	69, § 2, al. 2, (F64)
71.2, (F63)	69, § 2, al. 2, (F65a)
71.2, (F65)	69, § 2, al. 2, (F66)
71.2, (F67)	69, § 2, al. 2, (F67)
71.2, (F69)	69, § 2, al. 2, (F69)
71.2, (F71)	69, § 2, al. 2, (F71)
71.2, (F73)	69, § 2, al. 2, (F73)
71.2, (F75)	69, § 2, al. 2, (F75)
71.2, (F77)	69, § 2, al. 2, (F77)
71.2, (F79)	69, § 2, al. 2, (F80)
71.2, (F81)	69, § 2, al. 2, (F81)
71.2, (F83)	69, § 2, al. 2, (F83)
71.2, (F85)	69, § 2, al. 2, (F85)
71.2, (F87)	69, § 2, al. 2, (F87)
71.2, (F89)	
71.2, (F91)	69, § 2, al. 2, (F91)
71.2, (F93)	69, § 2, al. 2, (F93)
71.2, (F95)	69, § 2, al. 2, (F95)
71.2, (F97)	69, § 2, al. 2, (F97)
71.2, (F98)	69, § 2, al. 2, (F98)
71.2, (F99a)	70, § 1, al. 2, (R9)
71.2, (F99b)	70, § 1, al. 2, (R9)
71.2, (F99c)	70, § 1, al. 2, (R9)
71.2, (F101a)	70, § 1, al. 2, (R11)
71.2, (F101b)	70, § 1, al. 2, (R11)

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
71.2, (F101c)	70, § 1, al. 2, (R11)
71.2, (F103)	70, § 1, al. 2, (R14)
71.2, (F105)	70, § 1, al. 2, (R15)
71.2, (F111)	70, § 1, al. 2, (R17)
71.2, (F113)	70, § 1, al. 2, (R19)
71.2, (F117)	66, § 2, (C49)
71.2, (F118)	66, § 2, (C49)
71.2, (F119)	70, § 1, al. 2, (R21)
71.2, (F120)	70, § 1, al. 2, (R23)
71.3	
72.1	74, § 1
72.2	74, § 2
72.3, al. 1	74, § 3, al. 1
72.3, al. 2	74, § 3, al. 2
72.4, al. 1	74, § 4, al. 1
72.4, al. 2	74, § 4, al. 2
72.5, 1°	74, § 5, 1°
72.5, 2°	74, § 5, 2°
72.5, 3°	74, § 5, 3°
72.6, 1°	74, § 5, 1°
72.6, 2°	74, § 5, 2°
72.6, 3°	74, § 5, 3°
72.7	74, § 3, al. 3
73.1, al. 1	77, § 10
73.1, al. 2	77, § 10
73.2	
73.3	
73.4	77, § 10
74	75
75.1, 1°	73, § 1, 1°
75.1, 2°	73, § 1, 2°
75.2	73, § 2, 1°
75.2	77, § 5, al. 2
75.3	73, § 2, 2°
76.1	76, § 1
76.2	76, § 2
76.3	76, § 3
76.4	76, § 4
77.1	77, § 1
77.2	77, § 2
77.3	77, § 3
77.4	77, § 4
77.5, al. 1	77, § 5, al. 1
77.5, al. 2	77, § 5, al. 4
77.6	77, § 6
77.7	77, § 7
77.8	77, § 8
77.5	20, § 3
78.1.1	
78.1.2	

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
78.2	
79, al. 1	73, § 3, al. 1
79, al. 2	73, § 3, al. 2
80.1	
80.2	
81.1.1	
81.1.2	
81.1.3	
81.2	
81.3.1	
81.4.1	
81.4.2	
81.4.3	
81.4.4	
81.4.5	
81.5	
81.6.1	
81.6.2	
82.1.1, 1°	44, § 3, 2°, al. 1
82.1.1, 2°	81, § 1, 1°
82.1.1, 3°	81, § 1, 2°
82.1.1, 4°, tiret 1	81, § 1, 3°, a)
82.1.1, 4°, tiret 2	81, § 1, 3°, b)
82.1.1, 4°, tiret 3	81, § 1, 3°, c)
82.1.1, 5°, al. 1	81, § 2
82.1.2, 1°	44, § 3, 2°, al. 1
82.1.2, 2°	81, § 1, 1°, b)
82.1.2, 3°	81, § 1, 1°, c)
82.1.2, 4°	81, § 1, 1°, d)
82.1.2, 5°	81, § 1, 2°
82.1.2, 6°	81, § 1, 3°, d)
82.1.3, al. 1	81, § 3
82.1.3, al. 2	44, § 3, 4°, al. 3
82.1.4, 1°	81, § 4, 1°
82.1.4, 2°	81, § 4, 2°
82.1.4, 3°	81, § 4, 3°
82.1.4, 4°	81, § 4, 4°
82.1.4, 5°	
82.1.5	44, § 3, 2°, al. 2
82.1.5	81, § 1, 4°
82.1.4	81, § 4
82.2	81, § 5
82.3.1, al. 1	81, § 6
82.3.1, al. 2	
82.3.2	81, § 6
82.4.1	81, § 8, al. 1
82.4.2, al. 1	81, § 8, al. 2
82.4.2, al. 2	
82.4.3	81, § 8, al. 3
82.5	

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
82bis	82
83.1.1	83, § 1, 1°
83.1.2	83, § 1, 2°
83.1.3, 1°	83, § 1, 3°
83.1.3, 2°	
83.1.3, 3°	
83.1.3, 4°	
83.2	83, § 2
83.3	83, § 3
nv	2.23, 4° (cycle)
nv	2.27, al. 2 (tricycle à moteur)
nv	2.30 (voiture)
nv	2.31 (voiture mixte)
nv	2.32 (minibus)
nv	2.33 (autocaravane)
nv	2.34 (camionnette)
nv	2.37 (camion)
nv	2.38 (véhicule tracteur)
nv	2.40 (semi-remorque)
nv	2.41 (remorque de camping)
nv	2.9 (dispositif surélevé)
nv	2.46 (habitacle)
nv	2.50 (véhicules des services réguliers de transport en commun)
nv	3, 9°
nv	5, § 4, al. 1, 2°
nv	5, § 4, al. 2
nv	9, § 6, al. 3, 4°, al. 2
nv	11, § 2, al. 2, 2°
nv	11, § 3, 9°
nv	13, al. 2
nv	14, § 1, al. 2, 5°
nv	14, § 3, 1°, a)
nv	14, § 3, 1°, b)
nv	14, § 3, 1°, c)
nv	17, § 2, 4°
nv	17, § 2, 5°
nv	21, 1°, h)
nv	21, 3°, c)
nv	21, 3°, d)
nv	21, 3°, e)
nv	22, 1°, f)
nv	27, § 1
nv	28, § 1, al. 1, 2°
nv	28, § 1, al. 1, 5°
nv	28, § 1, al. 1, 6°
nv	28, § 1, al. 2
nv	33, § 3
nv	35, § 5
nv	37, § 1, al. 2

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
nv	38, § 4, al. 3
nv	38, § 4, al. 4
nv	42, § 3, al. 2
nv	42, § 11
nv	44, § 2
nv	44, § 3, 1°, al. 2
nv	45, § 5
nv	47, 4°
nv	52, § 6, al. 1, 3°
nv	61, § 5
nv	63, § 3, al. 2
nv	64, (A8)
nv	64, (A16)
nv	64, (A18)
nv	64, (A24)
nv	64, (A32)
nv	64, (A34)
nv	64, (A50)
nv	64, (A52)
nv	64, (A53)
nv	66, § 2, (C8)
nv	66, § 2, (C22)
nv	66, § 2, (C30)
nv	66, § 2, (C31)
nv	66, § 3
nv	67, § 1
nv	67, § 2, (D8)
nv	67, § 2, (D10)
nv	67, § 2, (D12)
nv	67, § 2, (D14)
nv	67, § 2, (D16)
nv	67, § 2, (D17)
nv	67, § 2, (D18)
nv	68, § 1, 1°, al. 4
nv	68, § 1, 2°, al. 2
nv	69, § 2, al. 1
nv	69, § 2, al. 2, (F6)
nv	69, § 2, al. 2, (F7)
nv	69, § 2, al. 2, (F58)
nv	69, § 2, al. 2, (F61)
nv	69, § 2, al. 2, (F62)
nv	69, § 2, al. 2, (F65b)
nv	69, § 2, al. 2, (F74)
nv	69, § 2, al. 2, (F76)
nv	69, § 2, al. 2, (F78)
nv	69, § 2, al. 2, (F79)
nv	69, § 2, al. 2, (F96)
nv	69, § 2, al. 2, (F99)
nv	69, § 2, al. 2, (F100)
nv	70, § 1, al. 1

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
nv	70, § 1, al. 2, (R12)
nv	70, § 1, al. 2, (R13)
nv	70, § 1, al. 2, (R37)
nv	70, § 1, al. 2, (R39)
nv	70, § 2
nv	71, § 2, (Z1)
nv	71, § 2, (Z3)
nv	71, § 3, (Z5)
nv	71, § 4, (Z1-E9)
nv	71, § 4, (Z3-E9)
nv	72, § 2, (M1)
nv	72, § 2, (M3)
nv	72, § 2, (M5)
nv	72, § 3, (M7)
nv	72, § 3, (M9)
nv	72, § 3, (M11)
nv	72, § 3, (M13)
nv	72, § 3, (M15)
nv	72, § 3, (M17)
nv	72, § 3, (M19)
nv	72, § 3, (M21)
nv	72, § 3, (M22)
nv	72, § 4, (M23)
nv	72, § 4, (M25)
nv	72, § 4, (M27)
nv	72, § 4, (M29)
nv	72, § 4, (M31)
nv	72, § 5, al. 2, (M33-P21)
nv	72, § 5, al. 2, (M33-P23)
nv	72, § 5, al. 2, (M33-P30)
nv	72, § 6, al. 2, (M41-P1)
nv	72, § 6, al. 2, (M41-P2b)
nv	72, § 6, al. 2, (M41a)
nv	72, § 7, (M49)
nv	72, § 8, (M51)
nv	72, § 11, (M57)
nv	72, § 12, (M59)
nv	72, § 13, (M61)
nv	72, § 13, (M63)
nv	72, § 13, (M65)
nv	72, § 13, (M67)
nv	72, § 13, (M69)
nv	72, § 13, (M71)
nv	76, § 5
nv	77, § 9
nv	78, § 1, (V3)
nv	79, (V5)
nv	81, § 7
nv	84
nv	85

Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975	Article du Code de la voie publique
nv	86
nv	87

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
1, lid 1	1, lid 1
1, lid 2	1, lid 2
2.1 (rijbaan)	2.1, (rijbaan)
2.2 (rijstrook)	2.2, a), (rijstrook)
2.3 (middenrijbaan)	2.71, (middenrijbaan)
2.4 (pechstrook)	2.62, (pechstrook)
2.5 (parkeerstrook)	2.73, (parkeerstrook)
2.6 (zijdelingse strook)	2.72, (zijdelingse strook)
2.7 (fietspad)	2.7, (fietspad)
2.8 (trottoir)	2.40, lid 1, (trottoir)
2.9 (verhoogde inrichting)	nv
2.10 (kruispunt)	2.9, (kruispunt)
2.11 (gelijkgrondse berm)	2.41, lid 1, (gelijkgrondse berm)
2.12 (verhoogde berm)	2.42, lid 1, (verhoogde berm)
2.13 (middenberm)	2.44, (middenberm)
2.14 (pad)	2.5, (pad)
2.15 (aardeweg)	2.6, (aardeweg)
2.16 (plein)	2.10, (plein)
2.17 (overweg)	2.11, (overweg)
2.18 (verkeersgeleider)	2.43, (verkeersgeleider)
2.19 (voetganger)	2.46, (voetganger)
2.20 (bestuurder)	2.13, (bestuurder)
2.21 (voertuig)	2.14, (voertuig)
2.22, 1° (voortbewegingstoestel)	2.15.2, lid 1, 1°, (voortbewegingstoestel)
2.22, 2° (voortbewegingstoestel)	2.15.2, lid 1, 2°, (voortbewegingstoestel)
2.22, 3°, lid 1 (voortbewegingstoestel)	7bis, lid 1
2.22, 3°, lid 2 (voortbewegingstoestel)	7bis, lid 2
2.22, 4°, lid 1 (voortbewegingstoestel)	7bis, lid 3
2.22, 4°, lid 2 (voortbewegingstoestel)	7bis, lid 4
2.22, 5° (voortbewegingstoestel)	2.15.2, lid 2, (voortbewegingstoestel)
2.23, 1°, lid 1 (rijwiel)	2.15.1, lid 1, (rijwiel)
2.23, 1°, lid 1 (rijwiel)	2.15.1, lid 2, (rijwiel)
2.23, 1°, lid 2 (rijwiel)	2.15.1, lid 3, (rijwiel)
2.23, 2° (rijwiel)	2.15.3, (gemotoriseerde rijwiel)
2.23, 3° (rijwiel)	2.15.1, lid 5, (rijwiel)
2.23, 4° (rijwiel)	nv
2.24 (motorvoertuig)	2.16, (motorvoertuig)
2.25 (bromfiets)	2.17, (bromfiets)
2.26 (motorfiets)	2.18, (motorfiets)
2.27, lid 1 (driewieler met motor)	2.19, lid 1, (driewieler met motor)
2.27, lid 2 (driewieler met motor)	nv
2.27, lid 3 (driewieler met motor)	2.19, lid 2, (driewieler met motor)
2.27, lid 4 (driewieler met motor)	2.19, lid 3, (driewieler met motor)
2.28 (vierwieler met motor)	2.20, (vierwieler met motor)
2.29 (auto)	2.21, (auto)
2.30 (personenauto)	nv
2.31 (auto voor dubbelgebruik)	nv
2.32 (minibus)	nv
2.33 (kampeerwagen)	nv
2.34 (lichte vrachtauto)	nv

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
2.35 (autobus)	2.65, (autobus)
2.36 (autocar)	2.66, (autocar)
2.37 (vrachtauto)	nv
2.38 (trekkend voertuig)	nv
2.39 (aanhangwagen)	2.24, (aanhangwagen)
2.40 (oplegger)	nv
2.41 (kampeeraanhangwagen)	nv
2.42 (landbouwvoertuig)	2.67, (landbouwvoertuig)
2.43 (prioritair voertuig)	37.1
2.44 (sleep)	2.25, (sleep)
2.45 (folkloristische voertuig)	56bis
2.46 (passagiersruimte)	nv
2.47 (stilstaan)	2.22, (stilstaand voertuig)
2.48 (parkeren)	2.23, (geparkeerd voertuig)
2.49 (deelvoertuig)	2.50, (autodelen)
2.50 (voertuigen voor het geregeld openbaar vervoer)	nv
2.51 (parkeerkaart)	2.51, (gemeentelijke parkeerkaart)
2.52 (plaatselijk(e) verkeer/bediening)	2.47, (plaatselijk verkeer/bediening)
2.53 (technisch reglement van de auto's)	2.26, (technisch reglement van de auto's)
2.54 (technisch reglement van de bromfietsen en motorfietsen)	2.27, (technisch reglement van de bromfietsen en motorfietsen)
2.55 (lading)	2.54, (lading)
2.56 (maximaal toegelaten massa)	2.28, (maximale toegelaten massa)
2.57 (eigen massa)	2.29, (eigen massa)
2.58 (lege massa of massa in rijklare toestand)	2.30, (ledige massa)
2.59 (massa in beladen toestand)	2.31, (massa in beladen toestand)
2.60 (reddingsstrook)	2.70, (reddingsstrook)
3, § 1, 1°	3, 1°
3, § 1, 2°	3, 1°/1
3, § 2, 1°	3, 2°
3, § 2, 2°	3, 7°
3, § 2, 3°	3, 5°
3, § 2, 4°	3, 9°
3, § 2, 5°	3, 11°
3, § 2, 6°	3, 13°
3, § 2, 7°	nv
4, § 1	4.1
4, § 2	4.2
4, § 3	4.3
4, § 4	4.4
4, § 5, lid 1	59.1
4, § 5, lid 2	35.2.2
5, § 1	40bis2
5, § 1	41.3.1
5, § 2, 1°	40bis2
5, § 2, 2°	40bis1
5, § 2, 2°	41.3.1, 1°
5, § 2, 2°	41.3.1, 2°, b)
5, § 2, 2°	41.3.1, 2°, c)
5, § 2, 3°	41.3.1, 2°, a)
5, § 2, 4°	59.19, lid 1

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
5, § 3, 1°	40bis3
5, § 3, 1°	41.3.2
5, § 3, 1°	43ter.4
5, § 3, 2°, a)	43ter.3, 1°
5, § 3, 2°, b)	59.19, lid 2
5, § 3, 2°, c)	59.21
5, § 4, lid 1, 1°	40bis3
5, § 4, lid 1, 1°	41.3.2
5, § 4, lid 1, 1°	43ter.3, 2°
5, § 4, lid 1, 2°	nv
5, § 4, lid 2	nv
6, 2°	5
6, 4°	5
6	nv
6	7.1, lid 1
6, 1°	6.1
6, 2°, lid 1	6.3, lid 1
6, 2°, lid 2	6.3, lid 2
6, 3°	41.3.1, 2°, e)
6, 4°	6.2
6, 5°	nv
7, § 1, lid 1	7.1
7, § 1, lid 1	40.1, streepje 1
7, § 1, lid 1	40.1, streepje 2
7, § 1, lid 1	40.1, streepje 4
7, § 1, lid 2	10.1, 1°
7, § 2	7.2
7, § 2	10.1, 1°
7, § 3	7.3
7, § 4	28
8, § 1, lid 1	8.1, lid 1
8, § 1, lid 2	8.1, lid 2
8, § 2, 1°	8.2, 5°, lid 1
8, § 2, 1°	8.2, 5°, lid 2
8, § 2, 2°	8.2, 4°
8, § 2, 3°	8.2, 7°
8, § 2, 4°	8.2, 3°, lid 2, a)
8, § 2, 5°	8.2, 3°, lid 2, a)
8, § 2, 6°	8.2, 2°, lid 2, d)
8, § 2, 7°	8.2, 3°, lid 2, b)
8, § 2, 8°	8.2, 3°, lid 2, e)
8, § 2, 9°	8.2, 1°, lid 1
8, § 2, 10°	8.2, 2°, lid 2, c)
8, § 2, 10°	8.2, 3°, lid 1
8, § 3	8.3
8, § 4	8.3
8, § 5	8.4
8, § 6	8.5, lid 1
9, § 1, lid 1	42.1, lid 1
9, § 1, lid 2	42.1, lid 2

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
9, § 1, lid 3	42.1, lid 3
9, § 1, lid 4	22bis, 1°
9, § 1, lid 4	22septies1, lid 1
9, § 1, lid 4	22octies2
9, § 2, lid 1	9.1.1
9, § 2, lid 2	9.3.1, lid 1
9, § 2, lid 3	9.3.1, lid 1
9, § 2, lid 4	9.6
9, § 2, lid 5	9.2
9, § 2, lid 6	9.4
9, § 3	9.5
9, § 4	9.7
9, § 5	22decies, lid 2
9, § 6, lid 1, 1°	9.1.2, 1°, lid 1
9, § 6, lid 1, 2°	9.1.2, 1°, lid 2
9, § 6, lid 1, 3°	9.1.2, 1°, lid 2
9, § 6, lid 1, 4°	9.1.2, 4°, lid 2
9, § 6, lid 1, 5°	9.1.2, 1°
9, § 6, lid 2, 1°	9.1.1
9, § 6, lid 2, 2°	9.1.2, 4°
9, § 6, lid 2, 3°	9.1.2, 4°
9, § 6, lid 3, 1°	9.1.2, 3°
9, § 6, lid 3, 2°	9.1.2, 5°
9, § 6, lid 3, 3°, lid 1	22septies1, lid 1
9, § 6, lid 3, 3°, lid 1	22novies, lid 1
9, § 6, lid 3, 3°, lid 2	nv
9, § 6, lid 3, 4°, lid 1	nv
9, § 6, lid 3, 4°, lid 1	nv
9, § 6, lid 3, 4°, lid 2	nv
9, § 6, lid 3, 5°	9.1.2, 1°
9, § 7	9.1.2, 1°
9, § 8, 1°, a), i)	9.1.2, 1°, lid 1
9, § 8, 1°, a), ii)	9.1.2, 1°, lid 2
9, § 8, 1°, a), iii)	9.1.2, 1°, lid 2
9, § 8, 1°, a), iv)	9.1.2, 4°, lid 2
9, § 8, 1°, a), v)	9.1.1
9, § 8, 1°, b)	9.1.2, 2°, lid 1
9, § 8, 1°, c)	22novies, lid 1
9, § 8, 1°, c)	22novies, lid 3
9, § 8, 1°, d)	22octies2, lid 1
9, § 8, 2°, lid 1, a)	9.1.2, 1°, lid 1
9, § 8, 2°, lid 1, b)	9.1.2, 1°, lid 2
9, § 8, 2°, lid 1, c)	9.1.2, 1°, lid 2
9, § 8, 2°, lid 1, d), (al. 1)	nv
9, § 8, 2°, lid 1, d)	9.1.2, 4°, lid 2
9, § 8, 2°, lid 2	nv
9, § 8, 2°, lid 3	nv
9, § 9	9.3.2
9, § 10, lid 1	9.1.3
9, § 10, lid 2	9.1.2, 4°

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
9, § 11	22octies2, lid 1
10, § 1	10.1, 1°
10, § 2	10.1, 2°
10, § 2	10.1, 3°
10, § 3	10.1, 2°
10, § 3	10.1, 3°
10, § 4	10.2, lid 1
10, § 5	10.2, lid 1
10, § 6	10.4
10, § 7	10.3
11, § 1	12.5
11, § 2, lid 1	12.3.1
11, § 2, lid 2, 1°	12.3.1, lid 2, b)
11, § 2, lid 2, 2°	nv
11, § 2, lid 2, 3°	12.3.1
11, § 3, 1°	12.1
11, § 3, 2°	38
11, § 3, 3°	39
11, § 3, 4°	12.4bis
11, § 3, 5°, lid 1	40.4.2
11, § 3, 5°, lid 2	40.4.1
11, § 3, 6°, lid 1	43.3, lid 2
11, § 3, 6°, lid 2	40ter, lid 4
11, § 3, 7°	9.1.2, 4°
11, § 3, 7°	9.1.2, 5°
11, § 3, 7°	22sexies2, lid 2
11, § 3, 8°	nv
11, § 3, 9°	nv
12	12bis
13, lid 1	9.8
13, lid 2	nv
14, § 1, lid 1	12.4, lid 1
14, § 1, lid 2, 1°	12.4, lid 2
14, § 1, lid 2, 2°	12.4, lid 2
14, § 1, lid 2, 3°	12.4, lid 2
14, § 1, lid 2, 4°	12.4, lid 2
14, § 1, lid 2, 5°	nv
14, § 2	13
14, § 3, 1°, a)	nv
14, § 3, 1°, b)	nv
14, § 3, 1°, c)	nv
14, § 3, 1°, d)	9.3.2, lid 4
14, § 3, 1°, e)	39
14, § 3, 1°, f)	12.4, lid 3
14, § 3, 2°	12.4, lid 3
15	14
16	15
17, § 1	16.1
17, § 2, 1°	16.2
17, § 2, 2°	16.2

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
17, § 2, 3°	nv
17, § 2, 4°	nv
17, § 2, 5°	nv
17, § 2, 6°	16.2bis
17, § 3	16.3
17, § 4	16.4
17, § 5	16.5
17, § 6	16.6
17, § 7	16.7
17, § 8	16.9
18, § 1, 1°	17.2, 1°
18, § 1, 2°	17.2, 2°
18, § 1, 3°	17.2, 3°
18, § 1, 4°	17.2, 4°
18, § 1, 5°	17.2, 5°
18, § 1, 6°	17.2, 7°
18, § 1, 7°	17.2, 6°
18, § 2	22novies, lid 2
19, § 1, 1°	19.4
19, § 1, 2°	19.5
19, § 1, 3°	19.1
19, § 2, 1°	19.2, 1°
19, § 2, 2°, lid 1	19.2, 2°, lid 1
19, § 2, 2°, lid 1	19.6
19, § 2, 2°, lid 2	19.2, 2°, lid 2
19, § 2, 2°, lid 3	19.2, 2°, lid 3
19, § 2, 3°	19.2, 4°
19, § 3	19.3
19, § 3, 2°	19.3, 2°
19, § 3, 2°	19.6
19, § 3, 3°	19.3, 2°
19, § 3, 3°	19.6
20, § 1, 1°	23.1, 1°
20, § 1, 1°	22bis, 4°, b)
20, § 1, 2°	23.1, 2°
20, § 2, 1°	23.2
20, § 3	77.5
20, § 4	23.3
20, § 5	23.4
21, 1°, a)	24, lid 1, 3°
21, 1°, b)	25.1, 6°
21, 1°, c)	24, lid 1, 4°
21, 1°, d)	24, lid 1, 2°
21, 1°, e)	25.1, 4°
21, 1°, f)	24, lid 1, 8°
21, 1°, f)	24, lid 1, 9°
21, 1°, f)	24, lid 1, 10°
21, 1°, f)	24, lid 2
21, 1°, g)	24, lid 1, 7°
21, 1°, h)	nv

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
21, 1°, i)	21.4, 4°
21, 1°, j)	25.1, 14°
21, 1°, k)	24, lid 1
21, 2°, a)	24, lid 1, 5°
21, 2°, b)	24, lid 1, 6°
21, 2°, c)	24, lid 1, 11°
21, 3°, a)	24, lid 1, 1°
21, 3°, b)	24, lid 1, 2°
21, 3°, c)	nv
21, 3°, d)	nv
21, 3°, e)	nv
21, 3°, f)	nv
22, 1°, a)	25.1, 1°
22, 1°, b)	25.1, 2°
22, 1°, c)	25.1, 3°
22, 1°, d)	25.1, 5°
22, 1°, e)	23.1, 2°
22, 1°, f)	22bis, 4°, a)
22, 2°, a)	25.1, 7°
22, 2°, b)	25.1, 9°
22, 2°, c)	25.1, 11°
22, 2°, d)	25.1, 12°
22, 2°, e)	25.1, 8°
22, 2°, f)	25.1, 13°
22, 2°, g)	22sexies2, lid 5
22, 3°	25.2
23	20
24, § 1	21.1
24, § 2, lid 1	11.2, 1°, lid 1, a), lid 1
24, § 2, lid 1	21.2
24, § 2, lid 2, 1°, lid 1	11.2, 1°, lid 1, a), lid 2
24, § 2, lid 2, 1°, lid 2	11.2, 1°, lid 2
24, § 2, lid 2, 2°, lid 1	11.2, 1°, a), lid 2
24, § 2, lid 2, 2°, lid 2	11.2, 1°, lid 2
24, § 3	21.3
24, § 4, 1°	21.4, 1°
24, § 4, 2°	21.4, 2°
24, § 4, 3°	21.4, 3°
24, § 4, 4°	21.4, 5°
24, § 4, 5°	21.2
24, § 4, 5°	21.8
24, § 5, 1°	21.6, 1°
24, § 5, 2°	21.6, 2°
24, § 5, 3°	21.6, 4°
24, § 6	48bis1
25	22
26, § 1, lid 1	22bis, 1°
26, § 1, lid 2	22bis, 2°
26, § 2	22bis, 2°
26, § 2	40.1, streepje 3

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
27, § 1	nv
27, § 2	9.3.1, lid 3
27, § 3	19.2, 1°, lid 3
27, § 3	19.2, 1°, lid 4
28, § 1, lid 1, 1°	22octies1
28, § 1, lid 1, 1°	22quinquies1, lid 1
28, § 1, lid 1, 2°	nv
28, § 1, lid 1, 3°	22quinquies1, lid 2
28, § 1, lid 1, 3°	22octies1, lid 1, d)
28, § 1, lid 1, 4°	nv
28, § 1, lid 1, 5°	nv
28, § 1, lid 1, 6°	22quinquies1, lid 2, streepje 2
28, § 1, lid 2	nv
28, § 2, lid 1	22quinquies2, lid 2
28, § 2, lid 2	22quinquies2, lid 1
28, § 2, lid 2	22octies2, lid 1
28, § 3	22sexies2, lid 2
28, § 3	22octies2, lid 2
29, § 1, lid 1	22sexies1, 1°
29, § 1, lid 1, 1°	22sexies1, 2°, c)
29, § 1, lid 1, 2°	22sexies1, 1°, lid 1, b)
29, § 1, lid 1, 3°	22sexies1, 1°, lid 1, d)
29, § 1, lid 1, 4°	22sexies1, 1°, lid 1, f)
29, § 1, lid 1, 5°	22sexies1, 1°, lid 1, g)
29, § 1, lid 1, 6°	22sexies1, 1°, lid 1, i)
29, § 1, lid 1, 7°	22sexies1, 1°, lid 1, i)
29, § 1, lid 2	22sexies1, 1°, lid 2
29, § 2, lid 1	22sexies2, lid 4
29, § 2, lid 2	nv
29, § 3, lid 1	22sexies2, lid 2
29, § 3, lid 2	22sexies2, lid 3
30	22septies
31, § 1, lid 1, 1°	22undecies, lid 1
31, § 1, lid 1, 2°	nv
31, § 1, lid 1, 3°	22undecies, lid 1
31, § 1, lid 2	nv
31, § 2	nv
31, § 3	22undecies, lid 3
32, § 1, 1°	37.2, lid 1
32, § 1, 2°	37.3
32, § 1, 3°	37.5
32, § 1, 3°	59.13
32, § 2	37.4
32, § 3	37.2, lid 2
32, § 4	22quinquies1, lid 2, streepje 1
32, § 4	22sexies1, lid 2, 1°, lid 1, c)
32, § 4	22octies1, lid 1, d)
32, § 4	22undecies, lid 2
33, § 1	42.4.1
33, § 2	42.4.4

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
33, § 3	nv
33, § 4	42.4.6
33, § 5	59.20
34, § 1	40.5
34, § 2	40.7, ((behalve wat stapvoets rijden betreft))
34, § 3, lid 1	40.3.1
34, § 3, lid 1	40.3.2
34, § 3, lid 2, 1°	40.3.2
34, § 3, lid 2, 2°	39bis2
35, § 1	43.1
35, § 2	43.2, lid 1
35, § 2	43.2, lid 2
35, § 3	43.2, lid 5
35, § 4	43.3
35, § 5	nv
35, § 6	2.19, lid 3
35, § 6	2.20, lid 3
36, § 1	53.1
36, § 2	53.2
36, § 2, lid 6	8.5
36, § 3, lid 1	53.3
36, § 3, lid 1	53.4
36, § 3, lid 3	55.1
36, § 4	55.2
36, § 5	55.3
36, § 6	55.4
37, § 1, lid 1	40ter, lid 3
37, § 1, lid 2	nv
37, § 1, lid 3	40ter, lid 3
37, § 2	40ter, lid 5
38, § 1	42.3, lid 1
38, § 2	43bis.1
38, § 3, lid 1	43bis.2.2
38, § 3, lid 2	43bis.3.2
38, § 3, lid 3	43bis.5
38, § 4, lid 1	nv
38, § 4, lid 2	nv
38, § 5	55bis
38, § 6	18.4, lid 2
38, § 6	18.4, lid 3
39, § 1	40bis1
39, § 1	41.1
39, § 2, lid 1	40quater, lid 1
39, lid 2	40quater, lid 2
40, § 1, lid 1	49.1, lid 1
40, § 1, lid 2, 1°	49.1, lid 2, streepje 1
40, § 1, lid 2, 2°	49.1, lid 2, streepje 2
40, § 2, lid 1, 1°	49.2, lid 1, 1°
40, § 2, lid 1, 2°	49.2, lid 1, 2°
40, § 2, lid 1, 3°	49.2, lid 1, 3°

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
40, § 2, lid 1, 4°	49.2, lid 1, 4°
40, § 2, lid 1, 5°	49.2, lid 1, 5°
40, § 2, lid 1, 6°	56bis
40, § 2, lid 1, 7°	59.15
40, § 2, lid 2	49.2, lid 2
40, § 3	49.3
40, § 4	49.5, lid 1
40, § 5	49.4.2
41, § 1, lid 1	44.1, lid 3
41, § 1, lid 2	44.4
41, § 2, lid 3	44.5, lid 3
41, § 2, lid 1	44.2
41, § 2, lid 2	44.5, lid 1
41, § 2, lid 3	44.5, lid 2
41, § 2, lid 4	44.3
41, § 2, lid 4	59.15
41, § 2, lid 4	59.18
41, § 2, lid 5	44.4, lid 2
42, § 1	nv
42, § 2, lid 1	44.1, lid 4
42, § 2, lid 2	35.1.3
42, § 2, lid 3	35.1.1, lid 5
42, § 3, lid 1	35.1.1, lid 1
42, § 3, lid 2	nv
42, § 4	35.1.1, lid 1
42, § 4	35.1.1, lid 6
42, § 5, lid 1	35.1.1, lid 2
42, § 5, lid 1	35.1.1, lid 3
42, § 5, lid 2	35.1.2, lid 1
42, § 5, lid 3	35.1.2, lid 2
42, § 6, lid 1	35.1.1, lid 4
42, § 6, lid 2	35.1.2, lid 2
42, § 7	35.1.1, lid 1
42, § 8	35.1.1, lid 2
42, § 9	35.1.1, lid 6
42, § 9	35.1.1, lid 7
42, § 9	35.1.1, lid 8
42, § 10	35.1.1, lid 8
42, § 11	nv
42, § 12	44.1, lid 5
42, § 13	35.2.1
43	36
44, § 1	29
44, § 2	nv
44, § 3, 1°, lid 1	30.3, 5°
44, § 3, 1°, lid 2	nv
44, § 3, 1°, lid 3	59.17
44, § 3, 2°, lid 1	30.3, 1°
44, § 3, 2°, lid 1	82.1.1, 1°
44, § 3, 2°, lid 1	82.1.2, 1°

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
44, § 3, 2°, lid 2	82.1.5
44, § 3, 3°, a)	30.1, 1°
44, § 3, 3°, b)	30.1, 2°
44, § 3, 4°, lid 1	30.3, 2°
44, § 3, 4°, lid 2	30.3, 2°
44, § 3, 4°, lid 3	82.1.3, lid 2
44, § 3, 5°	30.3, 3°
44, § 3, 5°	30.3, 4°
44, § 4, lid 1	30.1, 2°
44, § 4, lid 2	30.1, 1°, lid 3
44, § 5, 1°	30bis
44, § 5, 2°	30.4, lid 1
44, § 5, 3°	18.4, lid 4
45, § 1, 1°	31.1.1, lid 1
45, § 1, 2°	31.1.1, lid 2, 3°
45, § 2	51.1, lid 5
45, § 3	31.1.2
45, § 4	31.1.1, lid 2, 1°
45, § 4	31.1.1, lid 2, 2°
45, § 5	nv
46, § 1, 1°	32.2, lid 1
46, § 2, 1°, lid 1, a)	32.2, lid 2
46, § 2, 1°, lid 1, b)	32.2, lid 2
46, § 2, 1°, lid 1, c)	32.3
46, § 2, 1°, lid 1, d)	32.3
46, § 2, 1°, lid 2	32.2, lid 3
46, § 2, 2°	32.2, lid 4
46, § 2, 3°	32.3
46, § 2, 4°	32.2, lid 5
46, § 3	32.2, lid 4
46, § 4	32.1
47	32bis
47, 4°	nv
48, lid 1	33.1
48, lid 2	33.2
48, lid 3	33.3
49	34
50	47bis
51	34bis
52, § 1, lid 1	51.1, lid 1
52, § 1, lid 1	52.1, lid 1
52, § 1, lid 2	51.1, lid 2
52, § 1, lid 3	52.1, lid 3
52, § 2, lid 1	51.1, lid 3
52, § 2, lid 2	51.1, lid 4
52, § 3, lid 1	51.2, lid 1
52, § 3, lid 2	51.2, lid 1
52, § 3, lid 3	51.2, lid 2
52, § 3, lid 4	51.3
52, § 4	51.4

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
52, § 5	51.5
52, § 6, lid 1, 1°	52.2, lid 1, 1°
52, § 6, lid 1, 2°	52.2, lid 1, 2°
52, § 6, lid 1, 3°	nv
52, § 6, lid 2	52.2, lid 2
52, § 7	52.3, lid 1
53	50
54	59/1
55, § 1	59.8
55, § 2	59.12
55, § 3	59.10
55, § 4	59.11
56	60
57, § 1	61.4.1
57, § 2, 1°	61.1, 1°
57, § 2, 2°	61.1, 2°
57, § 2, 3°	61.1, 3°
57, § 3, 1°	61.1, 4°
57, § 3, 2°	61.1, 5°
57, § 3, 3°	61.1, 5°
57, § 4, 1°	61.1, 6°
57, § 4, 2°	61.1, 7°
57, § 4, 3°	61.1, 9°
57, § 5	61.2, 1°
57, § 6	61.3.1
58	62
59	62bis
60, lid 1	62ter, lid 1
60, lid 2	62ter, lid 2
60, lid 3	62ter, lid 4
61, § 1, 1°	63.1.2, 1°
61, § 1, 2°	63.1.2, 2°
61, § 1, 3°	63.1.5
61, § 2	63.1.3
61, § 3	42.4.3
61, § 4	61.1, 8°
61, § 4	63.2
61, § 4, 4°	63.1.5
61, § 5	nv
61, § 6	63.1.3
62, § 1	64.1
62, § 2	64.2
62, § 3	64.3
63, § 1	65.1
63, § 2	65.3
63, § 3, lid 1	65.4
63, § 3, lid 2	nv
64, § 1	66.1
64, § 2, (A1)	66.4, (A1)
64, § 2, (A3)	66.4, (A3)

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
64, § 2, (A5)	66.4, (A5)
64, § 2, (A7)	66.4, (A7)
64, § 2, (A8)	nv
64, § 2, (A9)	66.4, (A9)
64, § 2, (A11)	66.4, (A11)
64, § 2, (A13)	66.4, (A13)
64, § 2, (A14)	66.4, (A14)
64, § 2, (A15)	66.4, (A15)
64, § 2, (A16)	nv
64, § 2, (A17)	66.4, (A17)
64, § 2, (A18)	nv
64, § 2, (A19)	66.4, (A19)
64, § 2, (A21)	66.4, (A21)
64, § 2, (A23)	66.4, (A23)
64, § 2, (A24)	nv
64, § 2, (A25)	66.4, (A25)
64, § 2, (A27)	66.4, (A27)
64, § 2, (A31)	66.4, (A31)
64, § 2, (A32)	66.4, (A50)
64, § 2, (A33)	66.4, (A33)
64, § 2, (A34)	nv
64, § 2, (A35)	66.4, (A35)
64, § 2, (A37)	66.4, (A37)
64, § 2, (A39)	66.4, (A39)
64, § 2, (A41)	66.4, (A41)
64, § 2, (A43)	66.4, (A43)
64, § 2, (A45)	66.4, (A45)
64, § 2, (A47)	66.4, (A47)
64, § 2, (A49)	66.4, (A49)
64, § 2, (A50)	nv
64, § 2, (A51)	66.4, (A51)
64, § 2, (A52)	nv
64, § 2, (A53)	nv
65, § 1	67.1
65, § 2, (B1)	67.3, lid 1, (B1)
65, § 2, (B5)	67.3, lid 1, (B5)
65, § 2, (B9)	67.3, lid 1, (B9)
65, § 2, (B11)	67.3, lid 1, (B11)
65, § 2, (B15)	67.3, lid 1, (B15)
65, § 2, (B17)	67.3, lid 1, (B17)
65, § 2, (B19)	67.3, lid 1, (B19)
65, § 2, (B21)	67.3, lid 1, (B21)
65, § 2, (B22)	67.3, lid 2, (B22)
65, § 2, (B22)	67.3, lid 3, (B23)
66, § 1	68.1
66, § 2, (C1)	68.3, 2°, (C1)
66, § 2, (C3)	68.3, 2°, (C3)
66, § 2, (C5)	68.3, 2°, (C5)
66, § 2, (C6)	68.3, 2°, (C6)
66, § 2, (C7)	68.3, 2°, (C7)

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
66, § 2, (C8)	nv
66, § 2, (C9)	68.3, 2°, (C9)
66, § 2, (C11)	68.3, 2°, (C11)
66, § 2, (C13)	68.3, 2°, (C13)
66, § 2, (C15)	68.3, 2°, (C15)
66, § 2, (C17)	68.3, 2°, (C17)
66, § 2, (C19)	68.3, 2°, (C19)
66, § 2, (C21)	68.3, 2°, (C21)
66, § 2, (C22)	nv
66, § 2, (C23)	68.3, 2°, (C22)
66, § 2, (C24)	68.3, 2°, (C23)
66, § 2, (C25a)	68.3, 2°, (C24a)
66, § 2, (C25b)	68.3, 2°, (C24b)
66, § 2, (C25c)	68.3, 2°, (C24c)
66, § 2, (C26)	68.3, 2°, (C25)
66, § 2, (C27)	68.3, 2°, (C27)
66, § 2, (C29)	68.3, 2°, (C29)
66, § 2, (C30)	nv
66, § 2, (C31)	nv
66, § 2, (C32)	68.3, 2°, (C31)
66, § 2, (C33)	68.3, 2°, (C33)
66, § 2, (C35)	68.3, 2°, (C35)
66, § 2, (C37)	68.3, 2°, (C37)
66, § 2, (C39)	68.3, 2°, (C39)
66, § 2, (C41)	68.3, 2°, (C41)
66, § 2, (C43)	68.3, 2°, (C43)
66, § 2, (C45)	68.3, 2°, (C45)
66, § 2, (C46)	68.3, 2°, (C46)
66, § 2, (C47)	68.3, 2°, (C47)
66, § 2, (C49)	71.2, (F117)
66, § 3	nv
67, § 1	nv
67, § 2, (D1)	69.3, (D1)
67, § 2, (D3)	69.3, (D3)
67, § 2, (D4)	69.3, (D4)
67, § 2, (D5)	69.3, (D5)
67, § 2, (D7)	69.3, (D7)
67, § 2, (D8)	nv
67, § 2, (D9)	69.3, (D9)
67, § 2, (D10)	nv
67, § 2, (D11)	69.3, (D10)
67, § 2, (D12)	nv
67, § 2, (D13)	69.3, (D11)
67, § 2, (D14)	nv
67, § 2, (D15)	69.3, (D13)
67, § 2, (D16)	nv
67, § 2, (D17)	nv
67, § 2, (D18)	nv
68, § 1, 1°, lid 1	70.2.1, 1°, (E1)
68, § 1, 1°, lid 1	70.2.1, 1°, (E3)

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
68, § 1, 1°, lid 2	70.2.2, 1°, lid 2
68, § 1, 1°, lid 3	70.2.2, 1°, lid 2
68, § 1, 1°, lid 4	nv
68, § 1, 2°, lid 1	70.2.1, 3°, (E9)
68, § 1, 2°, lid 2	nv
68, § 2, lid 1	70.2.2, 1°, lid 1
68, § 2, lid 2	70.2.2, 2°
69, § 1, lid 1	71.1, lid 2
69, § 1, lid 2	71.1, lid 3
69, § 2, lid 1	nv
69, § 2, lid 2, (F6)	nv
69, § 2, lid 2, (F7)	nv
69, § 2, lid 2, (F8)	71.2, (F8)
69, § 2, lid 2, (F13)	71.2, (F13)
69, § 2, lid 2, (F14)	71.2, (F14)
69, § 2, lid 2, (F15)	71.2, (F15)
69, § 2, lid 2, (F17)	71.2, (F17)
69, § 2, lid 2, (F19)	71.2, (F19)
69, § 2, lid 2, (F21)	71.2, (F21)
69, § 2, lid 2, (F23a)	71.2, (F23a)
69, § 2, lid 2, (F23b)	71.2, (F23b)
69, § 2, lid 2, (F23c)	71.2, (F23c)
69, § 2, lid 2, (F23d)	71.2, (F23d)
69, § 2, lid 2, (F25)	71.2, (F25)
69, § 2, lid 2, (F27)	71.2, (F27)
69, § 2, lid 2, (F29)	71.2, (F29)
69, § 2, lid 2, (F31)	71.2, (F31)
69, § 2, lid 2, (F33a)	71.2, (F33a)
69, § 2, lid 2, (F33b)	71.2, (F33b)
69, § 2, lid 2, (F33c)	71.2, (F33c)
69, § 2, lid 2, (F34a)	71.2, (F34a)
69, § 2, lid 2, (F34b.1)	71.2, (F34b.1)
69, § 2, lid 2, (F34b.2)	71.2, (F34b.2)
69, § 2, lid 2, (F34c.1)	71.2, (F34c.1)
69, § 2, lid 2, (F34c.2)	71.2, (F34c.2)
69, § 2, lid 2, (F35)	71.2, (F35)
69, § 2, lid 2, (F37)	71.2, (F37)
69, § 2, lid 2, (F39)	71.2, (F39)
69, § 2, lid 2, (F41)	71.2, (F41)
69, § 2, lid 2, (F43)	71.2, (F43)
69, § 2, lid 2, (F44)	71.2, (F57)
69, § 2, lid 2, (F45a)	71.2, (F45)
69, § 2, lid 2, (F45b)	71.2, (F45b)
69, § 2, lid 2, (F48)	71.2, (F49)
69, § 2, lid 2, (F49)	71.2, (F50)
69, § 2, lid 2, (F50)	71.2, (F50bis)
69, § 2, lid 2, (F51)	71.2, (F51)
69, § 2, lid 2, (F52a)	71.2, (F52)
69, § 2, lid 2, (F52b)	71.2, (F52bis)
69, § 2, lid 2, (F53)	71.2, (F53)

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
69, § 2, lid 2, (F55)	71.2, (F55)
69, § 2, lid 2, (F56)	71.2, (F56)
69, § 2, lid 2, (F57)	71.2, (F59)
69, § 2, lid 2, (F58)	nv
69, § 2, lid 2, (F59)	71.2, (F60)
69, § 2, lid 2, (F61)	nv
69, § 2, lid 2, (F62)	nv
69, § 2, lid 2, (F63)	71.2, (F61)
69, § 2, lid 2, (F64)	71.2, (F62)
69, § 2, lid 2, (F65a)	71.2, (F63)
69, § 2, lid 2, (F65b)	nv
69, § 2, lid 2, (F66)	71.2, (F65)
69, § 2, lid 2, (F67)	71.2, (F67)
69, § 2, lid 2, (F69)	71.2, (F69)
69, § 2, lid 2, (F71)	71.2, (F71)
69, § 2, lid 2, (F73)	71.2, (F73)
69, § 2, lid 2, (F74)	nv
69, § 2, lid 2, (F75)	71.2, (F75)
69, § 2, lid 2, (F76)	nv
69, § 2, lid 2, (F77)	71.2, (F77)
69, § 2, lid 2, (F78)	nv
69, § 2, lid 2, (F79)	nv
69, § 2, lid 2, (F80)	71.2, (F79)
69, § 2, lid 2, (F81)	71.2, (F81)
69, § 2, lid 2, (F83)	71.2, (F83)
69, § 2, lid 2, (F85)	71.2, (F85)
69, § 2, lid 2, (F87)	71.2, (F87)
69, § 2, lid 2, (F91)	71.2, (F91)
69, § 2, lid 2, (F93)	71.2, (F93)
69, § 2, lid 2, (F95)	71.2, (F95)
69, § 2, lid 2, (F96)	nv
69, § 2, lid 2, (F97)	71.2, (F97)
69, § 2, lid 2, (F98)	71.2, (F98)
69, § 2, lid 2, (F99)	nv
69, § 2, lid 2, (F100)	nv
69, § 3	71.2, lid 1
69, § 4	nv
70, § 1, lid 1	nv
70, § 1, lid 2, (R1)	nv
70, § 1, lid 2, (R3)	nv
70, § 1, lid 2, (R5)	nv
70, § 1, lid 2, (R7)	nv
70, § 1, lid 2, (R9)	71.2, (F99a)
70, § 1, lid 2, (R9)	71.2, (F99b)
70, § 1, lid 2, (R9)	71.2, (F99c)
70, § 1, lid 2, (R11)	71.2, (F101a)
70, § 1, lid 2, (R11)	71.2, (F101b)
70, § 1, lid 2, (R11)	71.2, (F101c)
70, § 1, lid 2, (R12)	nv
70, § 1, lid 2, (R13)	nv

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
70, § 1, lid 2, (R14)	71.2, (F103)
70, § 1, lid 2, (R15)	71.2, (F105)
70, § 1, lid 2, (R17)	71.2, (F111)
70, § 1, lid 2, (R19)	71.2, (F113)
70, § 1, lid 2, (R21)	71.2, (F119)
70, § 1, lid 2, (R23)	71.2, (F120)
70, § 1, lid 2, (R25)	71.2, (F1a)
70, § 1, lid 2, (R25)	71.2, (F1b)
70, § 1, lid 2, (R27)	71.2, (F3a)
70, § 1, lid 2, (R27)	71.2, (F3b)
70, § 1, lid 2, (R29)	71.2, (F5)
70, § 1, lid 2, (R31)	71.2, (F7)
70, § 1, lid 2, (R33)	71.2, (F9)
70, § 1, lid 2, (R35)	71.2, (F11)
70, § 1, lid 2, (R37)	nv
70, § 1, lid 2, (R39)	nv
70, § 2	nv
71, § 1	65.5.1, lid 2
71, § 2, (Z1)	nv
71, § 2, (Z3)	nv
71, § 3, (Z5)	nv
71, § 4, (Z1-E9)	nv
71, § 4, (Z3-E9)	nv
71, § 5, (Z1-C43)	71.2, (F4a)
71, § 5, (Z1-C45)	71.2, (F4b)
71, § 6, lid 1	65.5.6
71, § 6, lid 2	65.5.10
72, § 1, lid 1	65.2, lid 1
72, § 1, lid 2	65.2, lid 2
72, § 2, (M1)	nv
72, § 2, (M3)	nv
72, § 2, (M5)	nv
72, § 3, (M7)	nv
72, § 3, (M9)	nv
72, § 3, (M11)	nv
72, § 3, (M13)	nv
72, § 3, (M15)	nv
72, § 3, (M17)	nv
72, § 3, (M19)	nv
72, § 3, (M21)	nv
72, § 3, (M22)	nv
72, § 4, (M23)	nv
72, § 4, (M25)	nv
72, § 4, (M27)	nv
72, § 4, (M29)	nv
72, § 4, (M31)	nv
72, § 5, lid 1	65.2, lid 1
72, § 5, lid 2, (M33-P2)	65.2, lid 3, (M1)
72, § 5, lid 2, (M33-P21)	nv
72, § 5, lid 2, (M33-P23)	nv

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
72, § 5, lid 2, (M33-P30)	70.2.1, 3°, k)
72, § 6, lid 1	65.2, lid 1
72, § 6, lid 2, (M41a-P1)	nv
72, § 6, lid 2, (M41a-P2)	65.2, lid 3, (M2)
72, § 6, lid 2, (M41b-P2)	nv
72, § 6, lid 2, (M41a-P30)	nv
72, § 6, lid 2, (M41a)	nv
72, § 7, (M49)	nv
72, § 8, (M51)	nv
72, § 9, (M53)	65.2, lid 3, (M4)
72, § 9, (M53)	65.2, lid 3, (M5)
72, § 9, (M53)	65.2, lid 3, (M9)
72, § 9, (M53)	65.2, lid 3, (M10)
72, § 10, (M55a-P8)	65.2, lid 3, (M13)
72, § 10, (M55b-P8)	65.2, lid 3, (M14)
72, § 11, (M57)	nv
72, § 12, (M59)	nv
72, § 13, (M61)	nv
72, § 13, (M63)	nv
72, § 13, (M65)	nv
72, § 13, (M67)	nv
72, § 13, (M69)	nv
72, § 13, (M71)	nv
72, § 13, (M73)	nv
73, § 1, 1°	75.1, 1°
73, § 1, 2°	75.1, 2°
73, § 1, 2°	25.1, 10°
73, § 2, 1°	75.2
73, § 2, 2°	75.3
73, § 3, lid 1	79, lid 1
73, § 3, lid 2	79, lid 2
74, § 1	72.1
74, § 2	72.2
74, § 3, lid 1	72.3, lid 1
74, § 3, lid 2	72.3, lid 2
74, § 3, lid 3	72.7
74, § 4, lid 1	72.4, lid 1
74, § 4, lid 2	72.4, lid 2
74, § 5, 1°	72.5, 1°
74, § 5, 1°	72.6, 1°
74, § 5, 2°	72.5, 2°
74, § 5, 2°	72.6, 2°
74, § 5, 3°	72.5, 3°
74, § 5, 3°	72.6, 3°
75	74
76, § 1	76.1
76, § 2	76.2
76, § 3	76.3
76, § 4	76.4
76, § 5	nv

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
77, § 1	77.1
77, § 2	77.2
77, § 3	77.3
77, § 4	77.4
77, § 5, lid 1	77.5, lid 1
77, § 5, lid 2	75.2
77, § 5, lid 3	nv
77, § 5, lid 4	77.5, lid 2
77, § 6	77.6
77, § 7	77.7
77, § 8	77.8
77, § 9	nv
77, § 10	2.2, b), (rijstrook)
77, § 10	73.1, lid 1
77, § 10	73.1, lid 2
77, § 10	73.4
78, § 1, (V1)	39bis1, lid 1
78, § 1, (V2)	72.6, lid 1
78, § 1, (V3)	nv
78, § 1, (V4)	72.5, lid 5
78, § 2, lid 1	39bis1, lid 3
78, § 2, lid 1	72.5, lid 6
78, § 2, lid 2	39bis1, lid 2
78, § 2, lid 2	72.5, lid 5
79, (V5)	nv
80	59.3
81, § 1, 1°, b)	82.1.1, 2°
81, § 1, 1°, c)	82.1.1, 3°
81, § 1, 1°, d)	82.1.1, 4°
81, § 1, 2°	82.1.1, 5°
81, § 1, 3°, a)	82.1.1, 4°, streepje 1
81, § 1, 3°, b)	82.1.1, 4°, streepje 2
81, § 1, 3°, c)	82.1.1, 4°, streepje 3
81, § 1, 3°, d)	82.1.2, 6°
81, § 1, 4°	82.1.5
81, § 2	82.1.1, 5°, lid 1
81, § 3	82.1.3, lid 1
81, § 4, 1°	82.1.4, 1°
81, § 4, 2°	82.1.4, 2°
81, § 4, 3°	82.1.4, 3°
81, § 4, 4°, lid 1	82.1.4, 4°, lid 1
81, § 4, 4°, lid 2	82.1.4, 4°, lid 2
81, § 4, 4°, lid 3	82.1.4, 4°, lid 3
81, § 5	82.2
81, § 6	82.3.1, lid 1
81, § 6	82.3.2
81, § 7	nv
81, § 8, lid 1	82.4.1
81, § 8, lid 2	82.4.2, lid 1
81, § 8, lid 3	82.4.3

Artikel van de Code van de openbare weg	Artikel van het koninklijk besluit van 1 december 1975
81, § 9	nv
82	82bis
83, § 1, 1°	83.1.1
83, § 1, 2°	83.1.2
83, § 1, 3°	83.1.3, 1°
83, § 2	83.2
83, § 3	83.3
84	nv
85	nv
86	nv
87	nv

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
1, al. 1	1, al. 1
1, al. 2	1, al. 2
2.1 (chaussée)	2.1, (chaussée)
2.2 (bande de circulation)	2.2, a), (bande de circulation)
2.3 (chaussée à voie centrale)	2.71, (chaussée à voie centrale)
2.4 (bande d'arrêt d'urgence)	2.62, (bande d'arrêt d'urgence)
2.5 (bande de stationnement)	2.73, (bande de stationnement)
2.6 (bande latérale)	2.72, (bande latérale)
2.7 (piste cyclable)	2.7, (piste cyclable)
2.8 (trottoir)	2.40, al. 1, (trottoir)
2.9 (dispositif surélevé)	nv
2.10 (carrefour)	2.9, (carrefour)
2.11 (accotement de plain-pied)	2.41, al. 1, (accotement de plain-pied)
2.12 (accotement en saillie)	2.42, al. 1, (accotement en saillie)
2.13 (terre-plein central)	2.44, (terre-plein)
2.14 (sentier)	2.5, (sentier)
2.15 (chemin de terre)	2.6, (chemin de terre)
2.16 (place)	2.10, (place)
2.17 (passage à niveau)	2.11, (passage à niveau)
2.18 (filot directionnel)	2.43, (filot directionnel)
2.19 (piéton)	2.46, (piéton)
2.20 (conducteur)	2.13, (conducteur)
2.21 (véhicule)	2.14, (véhicule)
2.22, 1° (engin de déplacement)	2.15.2, al. 1, 1°, (engin de déplacement)
2.22, 2° (engin de déplacement)	2.15.2, al. 1, 2°, (engin de déplacement)
2.22, 3°, al. 1 (engin de déplacement)	7bis, al. 1
2.22, 3°, al. 2 (engin de déplacement)	7bis, al. 2
2.22, 4°, al. 1 (engin de déplacement)	7bis, al. 3
2.22, 4°, al. 2 (engin de déplacement)	7bis, al. 4
2.22, 5° (engin de déplacement)	2.15.2, al. 2, (engin de déplacement)
2.23, 1°, al. 1 (cycle)	2.15.1, al. 1, (cycle)
2.23, 1°, al. 1 (cycle)	2.15.1, al. 2, (cycle)
2.23, 1°, al. 2 (cycle)	2.15.1, al. 3, (cycle)
2.23, 2° (cycle)	2.15.3, (cycle motorisé)
2.23, 3° (cycle)	2.15.1, al. 5, (cycle)
2.23, 4° (cycle)	nv
2.24 (véhicule à moteur)	2.16, (véhicule à moteur)
2.25 (cyclomoteur)	2.17, (cyclomoteur)
2.26 (motocyclette)	2.18, (motocyclette)
2.27, al. 1 (tricycle à moteur)	2.19, al. 1, (tricycle à moteur)
2.27, al. 2 (tricycle à moteur)	nv
2.27, al. 3 (tricycle à moteur)	2.19, al. 2, (tricycle à moteur)
2.27, al. 4 (tricycle à moteur)	2.19, al. 3, (tricycle à moteur)
2.28 (quadricycle à moteur)	2.20, (quadricycle à moteur)
2.29 (véhicule automobile)	2.21, (véhicule automobile)
2.30 (voiture)	nv
2.31 (voiture mixte)	nv
2.32 (minibus)	nv
2.33 (autocaravane)	nv
2.34 (camionnette)	nv

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
2.35 (autobus)	2.65, (autobus)
2.36 (autocar)	2.66, (autocar)
2.37 (camion)	nv
2.38 (véhicule tracteur)	nv
2.39 (remorque)	2.24, (remorque)
2.40 (semi-remorque)	nv
2.41 (remorque de camping)	nv
2.42 (véhicule agricole)	2.67, (véhicule agricole)
2.43 (véhicule prioritaire)	37.1
2.44 (train de véhicules)	2.25, (train de véhicules)
2.45 (véhicule folklorique)	56bis
2.46 (habitacle)	nv
2.47 (s'arrêter)	2.22, (véhicule à l'arrêt)
2.48 (stationner)	2.23, (véhicule en stationnement)
2.49 (véhicule partagé)	2.50, (voitures partagées)
2.50 (véhicules des services réguliers de transport en commun)	nv
2.51 (carte de stationnement)	2.51, (carte communale de stationnement)
2.52 (desserte/circulation locale)	2.47, (circulation/desserte locale)
2.53 (règlement technique des véhicules automobiles)	2.26, (règlement technique des véhicules automobiles)
2.54 (règlement technique des cyclomoteurs et motocyclettes)	2.27, (règlement technique des cyclomoteurs et motocyclettes)
2.55 (chargement)	2.54, (chargement)
2.56 (masse maximale autorisée)	2.28, (masse maximale autorisée)
2.57 (tare)	2.29, (tare)
2.58 (masse à vide ou masse en ordre de marche)	2.30, (masse à vide)
2.59 (masse en charge)	2.31, (masse en charge)
2.60 (couloir de secours)	2.70, (couloir de secours)
3, § 1, 1°	3, 1°
3, § 1, 2°	3, 1°/1
3, § 2, 1°	3, 2°
3, § 2, 2°	3, 7°
3, § 2, 3°	3, 5°
3, § 2, 4°	3, 9°
3, § 2, 5°	3, 11°
3, § 2, 6°	3, 13°
3, § 2, 7°	nv
4, § 1	4.1
4, § 2	4.2
4, § 3	4.3
4, § 4	4.4
4, § 5, al. 1	59.1
4, § 5, al. 2	35.2.2
5, § 1	40bis2
5, § 1	41.3.1
5, § 2, 1°	40bis2
5, § 2, 2°	40bis1
5, § 2, 2°	41.3.1, 1°
5, § 2, 2°	41.3.1, 2°, b)
5, § 2, 2°	41.3.1, 2°, c)

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
5, § 2, 3°	41.3.1, 2°, a)
5, § 2, 4°	59.19, al. 1
5, § 3, 1°	40bis3
5, § 3, 1°	41.3.2
5, § 3, 1°	43ter.4
5, § 3, 2°, a)	43ter.3, 1°
5, § 3, 2°, b)	59.19, al. 2
5, § 3, 2°, c)	59.21
5, § 4, al. 1, 1°	40bis3
5, § 4, al. 1, 1°	41.3.2
5, § 4, al. 1, 1°	43ter.3, 2°
5, § 4, al. 1, 2°	nv
5, § 4, al. 2	nv
6, 2°	5
6, 4°	5
6	6
6	7.1, al. 1
6, 1°	6.1
6, 2°, al. 1	6.3, al. 1
6, 2°, al. 2	6.3, al. 2
6, 3°	41.3.1, 2°, e)
6, 4°	6.2
6, 5°	nv
7, § 1, al. 1	7.1
7, § 1, al. 1	40.1, tiret 1
7, § 1, al. 1	40.1, tiret 2
7, § 1, al. 1	40.1, tiret 4
7, § 1, al. 2	10.1, 1°
7, § 2	7.2
7, § 2	10.1, 1°
7, § 3	7.3
7, § 4	28
8, § 1, al. 1	8.1, al. 1
8, § 1, al. 2	8.1, al. 2
8, § 2, 1°	8.2, 5°, al. 1
8, § 2, 1°	8.2, 5°, al. 2
8, § 2, 2°	8.2, 4°
8, § 2, 3°	8.2, 7°
8, § 2, 4°	8.2, 3°, al. 2, a)
8, § 2, 5°	8.2, 3°, al. 2, a)
8, § 2, 6°	8.2, 2°, al. 2, d)
8, § 2, 7°	8.2, 3°, al. 2, b)
8, § 2, 8°	8.2, 3°, al. 2, e)
8, § 2, 9°	8.2, 1°, al. 1
8, § 2, 10°	8.2, 2°, al. 2, c)
8, § 2, 10°	8.2, 3°, al. 1
8, § 3	8.3
8, § 4	8.3
8, § 5	8.4
8, § 6	8.5, al. 1

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
9, § 1, al. 1	42.1, al. 1
9, § 1, al. 2	42.1, al. 2
9, § 1, al. 3	42.1, al. 3
9, § 1, al. 4	22bis, 1°
9, § 1, al. 4	22septies1, al. 1
9, § 1, al. 4	22octies2
9, § 2, al. 1	9.1.1
9, § 2, al. 2	9.3.1, al. 1
9, § 2, al. 3	9.3.1, al. 1
9, § 2, al. 4	9.6
9, § 2, al. 5	9.2
9, § 2, al. 6	9.4
9, § 3	9.5
9, § 4	9.7
9, § 5	22decies, al. 2
9, § 6, al. 1, 1°	9.1.2, 1°, al. 1
9, § 6, al. 1, 2°	9.1.2, 1°, al. 2
9, § 6, al. 1, 3°	9.1.2, 1°, al. 2
9, § 6, al. 1, 4°	9.1.2, 4°, al. 2
9, § 6, al. 1, 5°	9.1.2, 1°
9, § 6, al. 2, 1°	9.1.1
9, § 6, al. 2, 2°	9.1.2, 4°
9, § 6, al. 2, 3°	9.1.2, 4°
9, § 6, al. 3, 1°	9.1.2, 3°
9, § 6, al. 3, 2°	9.1.2, 5°
9, § 6, al. 3, 3°, al. 1	22septies1, al. 1
9, § 6, al. 3, 3°, al. 1	22novies, al. 1
9, § 6, al. 3, 3°, al. 2	nv
9, § 6, al. 3, 4°, al. 1	nv
9, § 6, al. 3, 4°, al. 1	nv
9, § 6, al. 3, 4°, al. 2	nv
9, § 6, al. 3, 5°	9.1.2, 1°
9, § 7	9.1.2, 1°
9, § 8, 1°, a), i)	9.1.2, 1°, al. 1
9, § 8, 1°, a), ii)	9.1.2, 1°, al. 2
9, § 8, 1°, a), iii)	9.1.2, 1°, al. 2
9, § 8, 1°, a), iv)	9.1.2, 4°, al. 2
9, § 8, 1°, a), v)	9.1.1
9, § 8, 1°, b)	9.1.2, 2°, al. 1
9, § 8, 1°, c)	22novies, al. 1
9, § 8, 1°, c)	22novies, al. 3
9, § 8, 1°, d)	22octies2, al. 1
9, § 8, 2°, al. 1, a)	9.1.2, 1°, al. 1
9, § 8, 2°, al. 1, b)	9.1.2, 1°, al. 2
9, § 8, 2°, al. 1, c)	9.1.2, 1°, al. 2
9, § 8, 2°, al. 1, d), (al.1)	nv
9, § 8, 2°, al. 1, d)	9.1.2, 4°, al. 2
9, § 8, 2°, al. 2	nv
9, § 8, 2°, al. 3	nv
9, § 9	9.3.2

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
9, § 10, al. 1	9.1.3
9, § 10, al. 2	9.1.2, 4°
9, § 11	22octies2, al. 1
10, § 1	10.1, 1°
10, § 2	10.1, 2°
10, § 2	10.1, 3°
10, § 3	10.1, 2°
10, § 3	10.1, 3°
10, § 4	10.2, al. 1
10, § 5	10.2, al. 1
10, § 6	10.4
10, § 7	10.3
11, § 1	12.5
11, § 2, al. 1	12.3.1
11, § 2, al. 2, 1°	12.3.1, al. 2, b)
11, § 2, al. 2, 2°	nv
11, § 2, al. 2, 3°	12.3.1
11, § 3, 1°	12.1
11, § 3, 2°	38
11, § 3, 3°	39
11, § 3, 4°	12.4bis
11, § 3, 5°, al. 1	40.4.2
11, § 3, 5°, al. 2	40.4.1
11, § 3, 6°, al. 1	43.3, al. 2
11, § 3, 6°, al. 2	40ter, al. 4
11, § 3, 7°	9.1.2, 4°
11, § 3, 7°	9.1.2, 5°
11, § 3, 7°	22sexies2, al. 2
11, § 3, 8°	nv
11, § 3, 9°	nv
12	12bis
13, al. 1	9.8
13, al. 2	nv
14, § 1, al. 1	12.4, al. 1
14, § 1, al. 2, 1°	12.4, al. 2
14, § 1, al. 2, 2°	12.4, al. 2
14, § 1, al. 2, 3°	12.4, al. 2
14, § 1, al. 2, 4°	12.4, al. 2
14, § 1, al. 2, 5°	nv
14, § 2	13
14, § 3, 1°, a)	nv
14, § 3, 1°, b)	nv
14, § 3, 1°, c)	nv
14, § 3, 1°, d)	9.3.2, al. 4
14, § 3, 1°, e)	39
14, § 3, 1°, f)	12.4, al. 3
14, § 3, 2°	12.4, al. 3
15	14
16	15
17, § 1	16.1

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
17, § 2, 1°	16.2
17, § 2, 2°	16.2
17, § 2, 3°	nv
17, § 2, 4°	nv
17, § 2, 5°	nv
17, § 2, 6°	16.2bis
17, § 3	16.3
17, § 4	16.4
17, § 5	16.5
17, § 6	16.6
17, § 7	16.7
17, § 8	16.9
18, § 1, 1°	17.2, 1°
18, § 1, 2°	17.2, 2°
18, § 1, 3°	17.2, 3°
18, § 1, 4°	17.2, 4°
18, § 1, 5°	17.2, 5°
18, § 1, 6°	17.2, 7°
18, § 1, 7°	17.2, 6°
18, § 2	22novies, al. 2
19, § 1, 1°	19.4
19, § 1, 2°	19.5
19, § 1, 3°	19.1
19, § 2, 1°	19.2, 1°
19, § 2, 2°, al. 1	19.2, 2°, al. 1
19, § 2, 2°, al. 1	19.6
19, § 2, 2°, al. 2	19.2, 2°, al. 2
19, § 2, 2°, al. 3	19.2, 2°, al. 3
19, § 2, 3°	19.2, 4°
19, § 3	19.3
19, § 3, 2°	19.3, 2°
19, § 3, 2°	19.6
19, § 3, 3°	19.3, 2°
19, § 3, 3°	19.6
20, § 1, 1°	23.1, 1°
20, § 1, 1°	22bis, 4°, b)
20, § 1, 2°	23.1, 2°
20, § 2, 1°	23.2
20, § 3	77.5
20, § 4	23.3
20, § 5	23.4
21, 1°, a)	24, al. 1, 3°
21, 1°, b)	25.1, 6°
21, 1°, c)	24, al. 1, 4°
21, 1°, d)	24, al. 1, 2°
21, 1°, e)	25.1, 4°
21, 1°, f)	24, al. 1, 8°
21, 1°, f)	24, al. 1, 9°
21, 1°, f)	24, al. 1, 10°
21, 1°, f)	24, al. 2

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
21, 1°, g)	24, al. 1, 7°
21, 1°, h)	nv
21, 1°, i)	21.4, 4°
21, 1°, j)	25.1, 14°
21, 1°, k)	24, al. 1
21, 2°, a)	24, al. 1, 5°
21, 2°, b)	24, al. 1, 6°
21, 2°, c)	24, al. 1, 11°
21, 3°, a)	24, al. 1, 1°
21, 3°, b)	24, al. 1, 2°
21, 3°, c)	nv
21, 3°, d)	nv
21, 3°, e)	nv
21, 3°, f)	nv
22, 1°, a)	25.1, 1°
22, 1°, b)	25.1, 2°
22, 1°, c)	25.1, 3°
22, 1°, d)	25.1, 5°
22, 1°, e)	23.1, 2°
22, 1°, f)	22bis, 4°, a)
22, 2°, a)	25.1, 7°
22, 2°, b)	25.1, 9°
22, 2°, c)	25.1, 11°
22, 2°, d)	25.1, 12°
22, 2°, e)	25.1, 8°
22, 2°, f)	25.1, 13°
22, 2°, g)	22sexies2, al. 5
22, 3°	25.2
23	20
24, § 1	21.1
24, § 2, al. 1	11.2, 1°, al. 1, a), al. 1
24, § 2, al. 1	21.2
24, § 2, al. 2, 1°, al. 1	11.2, 1°, al. 1, a), al. 2
24, § 2, al. 2, 1°, al. 2	11.2, 1°, al. 2
24, § 2, al. 2, 2°, al. 1	11.2, 1°, a), al. 2
24, § 2, al. 2, 2°, al. 2	11.2, 1°, al. 2
24, § 3	21.3
24, § 4, 1°	21.4, 1°
24, § 4, 2°	21.4, 2°
24, § 4, 3°	21.4, 3°
24, § 4, 4°	21.4, 5°
24, § 4, 5°	21.2
24, § 4, 5°	21.8
24, § 5, 1°	21.6, 1°
24, § 5, 2°	21.6, 2°
24, § 5, 3°	21.6, 4°
24, § 6	48bis1
25	22
26, § 1, al. 1	22bis, 1°
26, § 1, al. 2	22bis, 2°

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
26, § 2	22bis, 2°
26, § 2	40.1, tiret 3
27, § 1	nv
27, § 2	9.3.1, al. 3
27, § 3	19.2, 1°, al. 3
27, § 3	19.2, 1°, al. 4
28, § 1, al. 1, 1°	22octies1
28, § 1, al. 1, 1°	22quinquies1, al. 1
28, § 1, al. 1, 2°	nv
28, § 1, al. 1, 3°	22quinquies1, al. 2
28, § 1, al. 1, 3°	22octies1, al. 1, d)
28, § 1, al. 1, 4°	nv
28, § 1, al. 1, 5°	nv
28, § 1, al. 1, 6°	22quinquies1, al. 2, tiret 2
28, § 1, al. 2	nv
28, § 2, al. 1	22quinquies2, al. 2
28, § 2, al. 2	22quinquies2, al. 1
28, § 2, al. 2	22octies2, al. 1
28, § 3	22sexies2, al. 2
28, § 3	22octies2, al. 2
29, § 1, al. 1	22sexies1, 1°
29, § 1, al. 1, 1°	22sexies1, 2°, c)
29, § 1, al. 1, 2°	22sexies1, 1°, al. 1, b)
29, § 1, al. 1, 3°	22sexies1, 1°, al. 1, d)
29, § 1, al. 1, 4°	22sexies1, 1°, al. 1, f)
29, § 1, al. 1, 5°	22sexies1, 1°, al. 1, g)
29, § 1, al. 1, 6°	22sexies1, 1°, al. 1, i)
29, § 1, al. 1, 7°	22sexies1, 1°, al. 1, i)
29, § 1, al. 2	22sexies1, 1°, al. 2
29, § 2, al. 1	22sexies2, al. 4
29, § 2, al. 2	nv
29, § 3, al. 1	22sexies2, al. 2
29, § 3, al. 2	22sexies2, al. 3
30	22septies
31, § 1, al. 1, 1°	22undecies, al. 1
31, § 1, al. 1, 2°	nv
31, § 1, al. 1, 3°	22undecies, al. 1
31, § 1, al. 2	nv
31, § 2	nv
31, § 3	22undecies, al. 3
32, § 1, 1°	37.2, al. 1
32, § 1, 2°	37.3
32, § 1, 3°	37.5
32, § 1, 3°	59.13
32, § 2	37.4
32, § 3	37.2, al. 2
32, § 4	22quinquies1, al. 2, tiret 1
32, § 4	22sexies1, al. 2, 1°, al. 1, c)
32, § 4	22octies1, al. 1, d)
32, § 4	22undecies, al. 2

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
33, § 1	42.4.1
33, § 2	42.4.4
33, § 3	nv
33, § 4	42.4.6
33, § 5	59.20
34, § 1	40.5
34, § 2	40.7, (sauf en ce qui concerne l'allure du pas)
34, § 3, al. 1	40.3.1
34, § 3, al. 1	40.3.2
34, § 3, al. 2, 1°	40.3.2
34, § 3, al. 2, 2°	39bis2
35, § 1	43.1
35, § 2	43.2, al. 1
35, § 2	43.2, al. 2
35, § 3	43.2, al. 5
35, § 4	43.3
35, § 5	nv
35, § 6	2.19, al. 3
35, § 6	2.20, al. 3
36, § 1	53.1
36, § 2	53.2
36, § 2, al. 6	8.5
36, § 3, al. 1	53.3
36, § 3, al. 1	53.4
36, § 3, al. 3	55.1
36, § 4	55.2
36, § 5	55.3
36, § 6	55.4
37, § 1, al. 1	40ter, al. 3
37, § 1, al. 2	nv
37, § 1, al. 3	40ter, al. 3
37, § 2	40ter, al. 5
38, § 1	42.3, al. 1
38, § 2	43bis.1
38, § 3, al. 1	43bis.2.2
38, § 3, al. 2	43bis.3.2
38, § 3, al. 3	43bis.5
38, § 4, al. 1	nv
38, § 4, al. 2	nv
38, § 5	55bis
38, § 6	18.4, al. 2
38, § 6	18.4, al. 3
39, § 1	40bis1
39, § 1	41.1
39, § 2, al. 1	40quater, al. 1
39, § 2, al. 2	40quater, al. 2
40, § 1, al. 1	49.1, al. 1
40, § 1, al. 2, 1°	49.1, al. 2, tiret 1
40, § 1, al. 2, 2°	49.1, al. 2, tiret 2
40, § 2, al. 1, 1°	49.2, al. 1, 1°

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
40, § 2, al. 1, 2°	49.2, al. 1, 2°
40, § 2, al. 1, 3°	49.2, al. 1, 3°
40, § 2, al. 1, 4°	49.2, al. 1, 4°
40, § 2, al. 1, 5°	49.2, al. 1, 5°
40, § 2, al. 1, 6°	56bis
40, § 2, al. 1, 7°	59.15
40, § 2, al. 2	49.2, al. 2
40, § 3	49.3
40, § 4	49.5, al. 1
40, § 5	49.4.2
41, § 1, al. 1	44.1, al. 3
41, § 1, al. 2	44.4
41, § 1, al. 3	44.5, al. 3
41, § 2, al. 1	44.2
41, § 2, al. 2	44.5, al. 1
41, § 2, al. 3	44.5, al. 2
41, § 2, al. 4	44.3
41, § 2, al. 4	59.15
41, § 2, al. 4	59.18
41, § 2, al. 5	44.4, al. 2
42, § 1	nv
42, § 2, al. 1	44.1, al. 4
42, § 2, al. 2	35.1.3
42, § 2, al. 3	35.1.1, al. 5
42, § 3, al. 1	35.1.1, al. 1
42, § 3, al. 2	nv
42, § 4	35.1.1, al. 1
42, § 4	35.1.1, al. 6
42, § 5, al. 1	35.1.1, al. 2
42, § 5, al. 1	35.1.1, al. 3
42, § 5, al. 2	35.1.2, al. 1
42, § 5, al. 3	35.1.2, al. 2
42, § 6, al. 1	35.1.1, al. 4
42, § 6, al. 2	35.1.2, al. 2
42, § 7	35.1.1, al. 1
42, § 8	35.1.1, al. 2
42, § 9	35.1.1, al. 6
42, § 9	35.1.1, al. 7
42, § 9	35.1.1, al. 8
42, § 10	35.1.1, al. 8
42, § 11	nv
42, § 12	44.1, al. 5
42, § 13	35.2.1
43	36
44, § 1	29
44, § 2	nv
44, § 3, 1°, al. 1	30.3, 5°
44, § 3, 1°, al. 2	nv
44, § 3, 1°, al. 3	59.17
44, § 3, 2°, al. 1	30.3, 1°

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
44, § 3, 2°, al. 1	82.1.1, 1°
44, § 3, 2°, al. 1	82.1.2, 1°
44, § 3, 2°, al. 2	82.1.5
44, § 3, 3°, a)	30.1, 1°
44, § 3, 3°, b)	30.1, 2°
44, § 3, 4°, al. 1	30.3, 2°
44, § 3, 4°, al. 2	30.3, 2°
44, § 3, 4°, al. 3	82.1.3, al. 2
44, § 3, 5°	30.3, 3°
44, § 3, 5°	30.3, 4°
44, § 4, al. 1	30.1, 2°
44, § 4, al. 2	30.1, 1°, al. 3
44, § 5, 1°	30bis
44, § 5, 2°	30.4, al. 1
44, § 5, 3°	18.4, al. 4
45, § 1, 1°	31.1.1, al. 1
45, § 1, 2°	31.1.1, al. 2, 3°
45, § 2	51.1, al. 5
45, § 3	31.1.2
45, § 4	31.1.1, al. 2, 1°
45, § 4	31.1.1, al. 2, 2°
45, § 5	nv
46, § 1	32.2, al. 1
46, § 2, 1°, al. 1, a)	32.2, al. 2
46, § 2, 1°, al. 1, b)	32.2, al. 2
46, § 2, 1°, al. 1, c)	32.3
46, § 2, 1°, al. 1, d)	32.3
46, § 2, 1°, al. 2	32.2, al. 3
46, § 2, 2°	32.2, al. 4
46, § 2, 3°	32.3
46, § 2, 4°	32.2, al. 5
46, § 3	32.2, al. 4
46, § 4	32.1
47	32bis
47, 4°	nv
48, al. 1	33.1
48, al. 2	33.2
48, al. 3	33.3
49	34
50	47bis
51	34bis
52, § 1, al. 1	51.1, al. 1
52, § 1, al. 1	52.1, al. 1
52, § 1, al. 2	51.1, al. 2
52, § 1, al. 3	52.1, al. 3
52, § 2, al. 1	51.1, al. 3
52, § 2, al. 2	51.1, al. 4
52, § 3, al. 1	51.2, al. 1
52, § 3, al. 2	51.2, al. 1
52, § 3, al. 3	51.2, al. 2

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
52, § 3, al. 4	51.3
52, § 4	51.4
52, § 5	51.5
52, § 6, al. 1, 1°	52.2, al. 1, 1°
52, § 6, al. 1, 2°	52.2, al. 1, 2°
52, § 6, al. 1, 3°	nv
52, § 6, al. 2	52.2, al. 2
52, § 7	52.3, al. 1
53	50
54	59/1
55, § 1	59.8
55, § 2	59.12
55, § 3	59.10
55, § 4	59.11
56	60
57, § 1	61.4.1
57, § 2, 1°	61.1, 1°
57, § 2, 2°	61.1, 2°
57, § 2, 3°	61.1, 3°
57, § 3, 1°	61.1, 4°
57, § 3, 2°	61.1, 5°
57, § 3, 3°	61.1, 5°
57, § 4, 1°	61.1, 6°
57, § 4, 2°	61.1, 7°
57, § 4, 3°	61.1, 9°
57, § 5	61.2, 1°
57, § 6	61.3.1
58	62
59	62bis
60, al. 1	62ter, al. 1
60, al. 2	62ter, al. 2
60, al. 3	62ter, al. 4
61, § 1, 1°	63.1.2, 1°
61, § 1, 2°	63.1.2, 2°
61, § 1, 3°	63.1.5
61, § 2	63.1.3
61, § 3	42.4.3
61, § 4	61.1, 8°
61, § 4	63.2
61, § 4, 4°	63.1.5
61, § 5	nv
61, § 6	63.1.3
62, § 1	64.1
62, § 2	64.2
62, § 3	64.3
63, § 1	65.1
63, § 2	65.3
63, § 3, al. 1	65.4
63, § 3, al. 2	nv
64, § 1	66.1

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
64, § 2, (A1)	66.4, (A1)
64, § 2, (A3)	66.4, (A3)
64, § 2, (A5)	66.4, (A5)
64, § 2, (A7)	66.4, (A7)
64, § 2, (A8)	nv
64, § 2, (A9)	66.4, (A9)
64, § 2, (A11)	66.4, (A11)
64, § 2, (A13)	66.4, (A13)
64, § 2, (A14)	66.4, (A14)
64, § 2, (A15)	66.4, (A15)
64, § 2, (A16)	nv
64, § 2, (A17)	66.4, (A17)
64, § 2, (A18)	nv
64, § 2, (A19)	66.4, (A19)
64, § 2, (A21)	66.4, (A21)
64, § 2, (A23)	66.4, (A23)
64, § 2, (A24)	nv
64, § 2, (A25)	66.4, (A25)
64, § 2, (A27)	66.4, (A27)
64, § 2, (A31)	66.4, (A31)
64, § 2, (A32)	66.4, (A50)
64, § 2, (A33)	66.4, (A33)
64, § 2, (A34)	nv
64, § 2, (A35)	66.4, (A35)
64, § 2, (A37)	66.4, (A37)
64, § 2, (A39)	66.4, (A39)
64, § 2, (A41)	66.4, (A41)
64, § 2, (A43)	66.4, (A43)
64, § 2, (A45)	66.4, (A45)
64, § 2, (A47)	66.4, (A47)
64, § 2, (A49)	66.4, (A49)
64, § 2, (A50)	nv
64, § 2, (A51)	66.4, (A51)
64, § 2, (A52)	nv
64, § 2, (A53)	nv
65, § 1	67.1
65, § 2, (B1)	67.3, al. 1, (B1)
65, § 2, (B5)	67.3, al. 1, (B5)
65, § 2, (B9)	67.3, al. 1, (B9)
65, § 2, (B11)	67.3, al. 1, (B11)
65, § 2, (B15)	67.3, al. 1, (B15)
65, § 2, (B17)	67.3, al. 1, (B17)
65, § 2, (B19)	67.3, al. 1, (B19)
65, § 2, (B21)	67.3, al. 1, (B21)
65, § 2, (B22)	67.3, al. 2, (B22)
65, § 2, (B22)	67.3, al. 3, (B23)
66, § 1	68.1
66, § 2, (C1)	68.3, 2°, (C1)
66, § 2, (C3)	68.3, 2°, (C3)
66, § 2, (C5)	68.3, 2°, (C5)

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
66, § 2, (C6)	68.3, 2°, (C6)
66, § 2, (C7)	68.3, 2°, (C7)
66, § 2, (C8)	nv
66, § 2, (C9)	68.3, 2°, (C9)
66, § 2, (C11)	68.3, 2°, (C11)
66, § 2, (C13)	68.3, 2°, (C13)
66, § 2, (C15)	68.3, 2°, (C15)
66, § 2, (C17)	68.3, 2°, (C17)
66, § 2, (C19)	68.3, 2°, (C19)
66, § 2, (C21)	68.3, 2°, (C21)
66, § 2, (C22)	nv
66, § 2, (C23)	68.3, 2°, (C22)
66, § 2, (C24)	68.3, 2°, (C23)
66, § 2, (C25a)	68.3, 2°, (C24a)
66, § 2, (C25b)	68.3, 2°, (C24b)
66, § 2, (C25c)	68.3, 2°, (C24c)
66, § 2, (C26)	68.3, 2°, (C25)
66, § 2, (C27)	68.3, 2°, (C27)
66, § 2, (C29)	68.3, 2°, (C29)
66, § 2, (C30)	nv
66, § 2, (C31)	nv
66, § 2, (C32)	68.3, 2°, (C31)
66, § 2, (C33)	68.3, 2°, (C33)
66, § 2, (C35)	68.3, 2°, (C35)
66, § 2, (C37)	68.3, 2°, (C37)
66, § 2, (C39)	68.3, 2°, (C39)
66, § 2, (C41)	68.3, 2°, (C41)
66, § 2, (C43)	68.3, 2°, (C43)
66, § 2, (C45)	68.3, 2°, (C45)
66, § 2, (C46)	68.3, 2°, (C46)
66, § 2, (C47)	68.3, 2°, (C47)
66, § 2, (C49)	71.2, (F117)
66, § 3	nv
67, § 1	nv
67, § 2, (D1)	69.3, (D1)
67, § 2, (D3)	69.3, (D3)
67, § 2, (D4)	69.3, (D4)
67, § 2, (D5)	69.3, (D5)
67, § 2, (D7)	69.3, (D7)
67, § 2, (D8)	nv
67, § 2, (D9)	69.3, (D9)
67, § 2, (D10)	nv
67, § 2, (D11)	69.3, (D10)
67, § 2, (D12)	nv
67, § 2, (D13)	69.3, (D11)
67, § 2, (D14)	nv
67, § 2, (D15)	69.3, (D13)
67, § 2, (D16)	nv
67, § 2, (D17)	nv
67, § 2, (D18)	nv

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
68, § 1, 1°, al. 1, (E1)	70.2.1, 1°, (E1)
68, § 1, 1°, al. 1, (E3)	70.2.1, 1°, (E3)
68, § 1, 1°, al. 2	70.2.2, 1°, al. 2
68, § 1, 1°, al. 3	70.2.2, 1°, al. 2
68, § 1, 1°, al. 4	nv
68, § 1, 2°, al. 1	70.2.1, 3°, (E9)
68, § 1, 2°, al. 2	nv
68, § 2, al. 1	70.2.2, 1°, al. 1
68, § 2, al. 2	70.2.2, 2°
69, § 1, al. 1	71.1, al. 2
69, § 1, al. 2	71.1, al. 3
69, § 2, al. 1	nv
69, § 2, al. 2, (F6)	nv
69, § 2, al. 2, (F7)	nv
69, § 2, al. 2, (F8)	71.2, (F8)
69, § 2, al. 2, (F13)	71.2, (F13)
69, § 2, al. 2, (F14)	71.2, (F14)
69, § 2, al. 2, (F15)	71.2, (F15)
69, § 2, al. 2, (F17)	71.2, (F17)
69, § 2, al. 2, (F19)	71.2, (F19)
69, § 2, al. 2, (F21)	71.2, (F21)
69, § 2, al. 2, (F23a)	71.2, (F23a)
69, § 2, al. 2, (F23b)	71.2, (F23b)
69, § 2, al. 2, (F23c)	71.2, (F23c)
69, § 2, al. 2, (F23d)	71.2, (F23d)
69, § 2, al. 2, (F25)	71.2, (F25)
69, § 2, al. 2, (F27)	71.2, (F27)
69, § 2, al. 2, (F29)	71.2, (F29)
69, § 2, al. 2, (F31)	71.2, (F31)
69, § 2, al. 2, (F33a)	71.2, (F33a)
69, § 2, al. 2, (F33b)	71.2, (F33b)
69, § 2, al. 2, (F33c)	71.2, (F33c)
69, § 2, al. 2, (F34a)	71.2, (F34a)
69, § 2, al. 2, (F34b.1)	71.2, (F34b.1)
69, § 2, al. 2, (F34b.2)	71.2, (F34b.2)
69, § 2, al. 2, (F34c.1)	71.2, (F34c.1)
69, § 2, al. 2, (F34c.2)	71.2, (F34c.2)
69, § 2, al. 2, (F35)	71.2, (F35)
69, § 2, al. 2, (F37)	71.2, (F37)
69, § 2, al. 2, (F39)	71.2, (F39)
69, § 2, al. 2, (F41)	71.2, (F41)
69, § 2, al. 2, (F43)	71.2, (F43)
69, § 2, al. 2, (F44)	71.2, (F57)
69, § 2, al. 2, (F45a)	71.2, (F45)
69, § 2, al. 2, (F45b)	71.2, (F45b)
69, § 2, al. 2, (F48)	71.2, (F49)
69, § 2, al. 2, (F49)	71.2, (F50)
69, § 2, al. 2, (F50)	71.2, (F50bis)
69, § 2, al. 2, (F51)	71.2, (F51)
69, § 2, al. 2, (F52a)	71.2, (F52)

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
69, § 2, al. 2, (F52b)	71.2, (F52bis)
69, § 2, al. 2, (F53)	71.2, (F53)
69, § 2, al. 2, (F55)	71.2, (F55)
69, § 2, al. 2, (F56)	71.2, (F56)
69, § 2, al. 2, (F57)	71.2, (F59)
69, § 2, al. 2, (F58)	nv
69, § 2, al. 2, (F59)	71.2, (F60)
69, § 2, al. 2, (F61)	nv
69, § 2, al. 2, (F62)	nv
69, § 2, al. 2, (F63)	71.2, (F61)
69, § 2, al. 2, (F64)	71.2, (F62)
69, § 2, al. 2, (F65a)	71.2, (F63)
69, § 2, al. 2, (F65b)	nv
69, § 2, al. 2, (F66)	71.2, (F65)
69, § 2, al. 2, (F67)	71.2, (F67)
69, § 2, al. 2, (F69)	71.2, (F69)
69, § 2, al. 2, (F71)	71.2, (F71)
69, § 2, al. 2, (F73)	71.2, (F73)
69, § 2, al. 2, (F74)	nv
69, § 2, al. 2, (F75)	71.2, (F75)
69, § 2, al. 2, (F76)	nv
69, § 2, al. 2, (F77)	71.2, (F77)
69, § 2, al. 2, (F78)	nv
69, § 2, al. 2, (F79)	nv
69, § 2, al. 2, (F80)	71.2, (F79)
69, § 2, al. 2, (F81)	71.2, (F81)
69, § 2, al. 2, (F83)	71.2, (F83)
69, § 2, al. 2, (F85)	71.2, (F85)
69, § 2, al. 2, (F87)	71.2, (F87)
69, § 2, al. 2, (F91)	71.2, (F91)
69, § 2, al. 2, (F93)	71.2, (F93)
69, § 2, al. 2, (F95)	71.2, (F95)
69, § 2, al. 2, (F96)	nv
69, § 2, al. 2, (F97)	71.2, (F97)
69, § 2, al. 2, (F98)	71.2, (F98)
69, § 2, al. 2, (F99)	nv
69, § 2, al. 2, (F100)	nv
69, § 3	71.2, al. 1
69, § 4	nv
70, § 1, al. 1	nv
70, § 1, al. 2, (R1)	nv
70, § 1, al. 2, (R3)	nv
70, § 1, al. 2, (R5)	nv
70, § 1, al. 2, (R7)	nv
70, § 1, al. 2, (R9)	71.2, (F99a)
70, § 1, al. 2, (R9)	71.2, (F99b)
70, § 1, al. 2, (R9)	71.2, (F99c)
70, § 1, al. 2, (R11)	71.2, (F101a)
70, § 1, al. 2, (R11)	71.2, (F101b)
70, § 1, al. 2, (R11)	71.2, (F101c)

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
70, § 1, al. 2, (R12)	nv
70, § 1, al. 2, (R13)	nv
70, § 1, al. 2, (R14)	71.2, (F103)
70, § 1, al. 2, (R15)	71.2, (F105)
70, § 1, al. 2, (R17)	71.2, (F111)
70, § 1, al. 2, (R19)	71.2, (F113)
70, § 1, al. 2, (R21)	71.2, (F119)
70, § 1, al. 2, (R23)	71.2, (F120)
70, § 1, al. 2, (R25)	71.2, (F1a)
70, § 1, al. 2, (R25)	71.2, (F1b)
70, § 1, al. 2, (R27)	71.2, (F3a)
70, § 1, al. 2, (R27)	71.2, (F3b)
70, § 1, al. 2, (R29)	71.2, (F5)
70, § 1, al. 2, (R31)	71.2, (F7)
70, § 1, al. 2, (R33)	71.2, (F9)
70, § 1, al. 2, (R35)	71.2, (F11)
70, § 1, al. 2, (R37)	nv
70, § 1, al. 2, (R39)	nv
70, § 2	nv
71, § 1	65.5.1, al. 2
71, § 2, (Z1)	nv
71, § 2, (Z3)	nv
71, § 3, (Z5)	nv
71, § 4, (Z1-E9)	nv
71, § 4, (Z3-E9)	nv
71, § 5, (Z1-C43)	71.2, (F4a)
71, § 5, (Z1-C45)	71.2, (F4b)
71, § 6, al. 1	65.5.6
71, § 6, al. 2	65.5.10
72, § 1, al. 1	65.2, al. 1
72, § 1, al. 2	65.2, al. 2
72, § 2, (M1)	nv
72, § 2, (M3)	nv
72, § 2, (M5)	nv
72, § 3, (M7)	nv
72, § 3, (M9)	nv
72, § 3, (M11)	nv
72, § 3, (M13)	nv
72, § 3, (M15)	nv
72, § 3, (M17)	nv
72, § 3, (M19)	nv
72, § 3, (M21)	nv
72, § 3, (M22)	nv
72, § 4, (M23)	nv
72, § 4, (M25)	nv
72, § 4, (M27)	nv
72, § 4, (M29)	nv
72, § 4, (M31)	nv
72, § 5, al. 1	65.2, al. 1
72, § 5, al. 2, (M33-P2)	65.2, al. 3, (M1)

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
72, § 5, al. 2, (M33-P21)	nv
72, § 5, al. 2, (M33-P23)	nv
72, § 5, al. 2, (M33-P30)	70.2.1, 3°, k)
72, § 6, al. 1	65.2, al. 1
72, § 6, al. 2, (M41a-P1)	nv
72, § 6, al. 2, (M41a-P2)	65.2, al. 3, (M2)
72, § 6, al. 2, (M41b-P2)	nv
72, § 6, al. 2, (M41a-P30)	nv
72, § 6, al. 2, (M41a)	nv
72, § 7, (M49)	nv
72, § 8, (M51)	nv
72, § 9, (M53)	65.2, al. 3, (M4)
72, § 9, (M53)	65.2, al. 3, (M5)
72, § 9, (M53)	65.2, al. 3, (M9)
72, § 9, (M53)	65.2, al. 3, (M10)
72, § 10, (M55a-P8)	65.2, al. 3, (M13)
72, § 10, (M55b-P8)	65.2, al. 3, (M14)
72, § 11, (M57)	nv
72, § 12, (M59)	nv
72, § 13, (M61)	nv
72, § 13, (M63)	nv
72, § 13, (M65)	nv
72, § 13, (M67)	nv
72, § 13, (M69)	nv
72, § 13, (M71)	nv
72, § 13, (M73)	nv
73, § 1, 1°	75.1, 1°
73, § 1, 2°	75.1, 2°
73, § 1, 2°	25.1, 10°
73, § 2, 1°	75.2
73, § 2, 2°	75.3
73, § 3, al. 1	79, al. 1
73, § 3, al. 2	79, al. 2
74, § 1	72.1
74, § 2	72.2
74, § 3, al. 1	72.3, al. 1
74, § 3, al. 2	72.3, al. 2
74, § 3, al. 3	72.7
74, § 4, al. 1	72.4, al. 1
74, § 4, al. 2	72.4, al. 2
74, § 5, 1°	72.5, 1°
74, § 5, 1°	72.6, 1°
74, § 5, 2°	72.5, 2°
74, § 5, 2°	72.6, 2°
74, § 5, 3°	72.5, 3°
74, § 5, 3°	72.6, 3°
75	74
76, § 1	76.1
76, § 2	76.2
76, § 3	76.3

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
76, § 4	76.4
76, § 5	nv
77, § 1	77.1
77, § 2	77.2
77, § 3	77.3
77, § 4	77.4
77, § 5, al. 1	77.5, al. 1
77, § 5, al. 2	75.2
77, § 5, al. 3	nv
77, § 5, al. 4	77.5, al. 2
77, § 6	77.6
77, § 7	77.7
77, § 8	77.8
77, § 9	nv
77, § 10	2.2, b), (bande de circulation)
77, § 10	73.1, al. 1
77, § 10	73.1, al. 2
77, § 10	73.4
78, § 1, (V1)	39bis1, al. 1
78, § 1, (V2)	72.6, al. 1
78, § 1, (V3)	nv
78, § 1, (V4)	72.5, al. 5
78, § 2, al. 1	39bis1, al. 3
78, § 2, al. 1	72.5, al. 6
78, § 2, al. 2	39bis1, al. 2
78, § 2, al. 2	72.5, al. 5
79, (V5)	nv
80	59.3
81, § 1, 1°, b)	82.1.1, 2°
81, § 1, 1°, c)	82.1.1, 3°
81, § 1, 1°, d)	82.1.1, 4°
81, § 1, 2°	82.1.1, 5°
81, § 1, 3°, a)	82.1.1, 4°, tiret 1
81, § 1, 3°, b)	82.1.1, 4°, tiret 2
81, § 1, 3°, c)	82.1.1, 4°, tiret 3
81, § 1, 3°, d)	82.1.2, 6°
81, § 1, 4°	82.1.5
81, § 2	82.1.1, 5°, al. 1
81, § 3	82.1.3, al. 1
81, § 4, 1°	82.1.4, 1°
81, § 4, 2°	82.1.4, 2°
81, § 4, 3°	82.1.4, 3°
81, § 4, 4°, al. 1	82.1.4, 4°, al. 1
81, § 4, 4°, al. 2	82.1.4, 4°, al. 2
81, § 4, 4°, al. 3	82.1.4, 4°, al. 3
81, § 5	82.2
81, § 6	82.3.1, al. 1
81, § 6	82.3.2
81, § 7	nv
81, § 8, al. 1	82.4.1

Article du Code de la voie publique	Article de l'arrêté royal du 1er décembre 1975
81, § 8, al. 2	82.4.2, al. 1
81, § 8, al. 3	82.4.3
81, § 9	nv
82	82bis
83, § 1, 1°	83.1.1
83, § 1, 2°	83.1.2
83, § 1, 3°	83.1.3, 1°
83, § 2	83.2
83, § 3	83.3
84	nv
85	nv
86	nv
87	nv