

Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer

bron federale overheidsdienst mobiliteit en vervoer
numac 2003014102
pub. 08/05/2003
prom. 04/04/2003
ELI [eli/besluit/2003/04/04/2003014102/staatsblad](#)
staatsblad [https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body\(...\)](https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body(...))
links



4 APRIL 2003. - Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer

VERSLAG AAN DE KONING Sire, Het koninklijk besluit dat hierbij ter ondertekening aan Uwe Majesteit wordt voorgelegd heeft tot doel het gedeeld gebruik van de openbare weg fundamenteel te wijzigen door de invoering van een nieuwe concept, te weten, « de straatcode » in de Wegcode. Dit zal de mentaliteit en het gedrag van de weggebruikers wijzigen door de verkeersleefbaarheid tussen de verschillende categorieën van weggebruikers op evenwichtige wijze te organiseren. Deze nieuwe code zal een betere bescherming van de zachte weggebruikers en een grotere verkeersveiligheid garanderen.

De functie van de openbare wegen zal niet langer enkel beperkt zijn tot een loutere verkeersfunctie en de nieuwe code zal meer rekening houden met de plaats, de rechten en de verplichtingen van de verschillende weggebruikers op de openbare weg, alsook vetrekken van een aantal uitgangspunten ten voordele van de zwakste weggebruikers.

De titel van het besluit wordt gewijzigd door de aanvulling met de woorden « en het gebruik van de openbare weg » wat duidt op de verruimde draagwijdte van de wijzigingen.

Het ontwerp strekt er in essentie toe een beter evenwicht tussen de verschillende categorieën weggebruikers te garanderen, een grotere verkeersveiligheid te genereren voor de zachte weggebruikers door de introductie van nieuwe concepten, door een uitbreiding van de bestaande definities en door een betere afstemming van het verkeersgedrag in functie van de omgeving.

In algemeen opzicht worden in het gehele reglement van 1 december 1975, de bewoordingen « de gehandicapten » of « mindervaliden » vervangen door de hoffelijke term « personen met een handicap ».

Advies van de Raad van State In haar advies 35.145/4 van 26 maart 2003 is de Raad van State van oordeel dat artikel 1 van de gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer, aan de Koning de bevoegdheid toekent « de algemene reglementen vast te stellen betreffende de politie over het verkeer op de wegen van voetgangers, van middelen van vervoer te land en dieren, alsmede van de middelen van vervoer per spoor die de openbare weg gebruiken ».

Het Hoog College stelt dat die wet niet de bevoegdheid verleent om « het gebruik van de openbare weg te reglementeren ».

Volgens de Raad van State : ja, wat de reglementering van het wegverkeer betreft; neen, wat het gebruik van de openbare weg betreft ! En toch zijn de twee concepten nauw verbonden en beïnvloeden ze elkaar.

Het wegverkeer maakt een vorm van gebruik van de openbare weg uit. - Naar ons gevoel weliswaar te eng, in de mate waarin het wegverkeer tot op heden voornamelijk toegespitst en tevens ingericht was vanuit de sfeer van het verkeer van motorvoertuigen.

Het begrip « gebruik van de openbare weg », zoals het gebruikt wordt in de titel van het koninklijk besluit, moet vanzelfsprekend geplaatst worden in de context van de wetgeving die de bevoegdheden bepaalt.

Men vergisse zich niet, deze toevoeging blijft volledig binnen het kader en de filosofie van de bevoegdheidswet en de gewijzigde bepalingen wijken hier niet van af; wat overigens onderstreept wordt door de Raad van State. Overigens moet worden aangegeven dat de Gewestregeringen, die van nabij betrokken geweest zijn bij de intensieve besprekingen van het ontwerp, nooit een opmerking hierover hebben gemaakt.

Door de woorden « en het gebruik van de openbare weg » toe te voegen, wordt eraan herinnerd en wordt op eenvoudige maar fundamentele wijze duidelijk gemaakt dat elke weggebruiker, en meer in het bijzonder de meest kwetsbaren, zijn plaats heeft op de openbare weg.

Bespreking van de artikelen Artikel 1 vervolledigt de titel van het koninklijk besluit door de notie « gebruik van de openbare weg » te introduceren. De openbare weg zal niet langer enkel een verkeersfunctie hebben. De term « gebruik » wordt gezien in een brede context van multifunctioneel gebruik. Deze aanvulling wijzigt, bij uitbreiding, het toepassingsveld van deze code.

Om duidelijk te zijn, de gebruikers kunnen de openbare weg samen delen, waarbij verschillende verplaatsingswijzen worden gebruikt.

Diegenen die er « rijden » moeten er dan ook rekening mee houden.

Artikel 2 herdefinieert de draagwijdte van het toepassingsgebied van het besluit en voert het begrip van het gebruik van de openbare weg in.

Artikel 3 wijzigt artikel 2 van de huidige tekst door een wijziging van de definitie te geven van de term plein, door de introductie van nieuwe definities, waaronder die van het erf, de straat, de rotonde, het trottoir, de gelijkgrondse en verhoogde berm, de middenberm, de weggebruiker, de voetganger, de gebruikers van rolschaatsen en steps.

Deze definities verschaffen een nieuw referentiekader en zorgen concreet voor een grotere leefbaarheid en een evenwichtiger gedeeld gebruik van de openbare weg. - art. 2.10 : de term « plein » werd gewijzigd : de nieuwe definitie benadrukt het tegelijk aanwezig zijn van verkeersfuncties, verblijffuncties en parkeerfuncties . Dit zal de regels betreffende het gedrag van de zich aldaar verplaatsende weggebruiker wijzigen. - art. 2.15.2 : een nieuwe categorie van verplaatsingsmiddel wordt ingevoegd met in de bepaling een specifiek statuut, nl. de rolschaatsen en steps.

Deze introductie beoogt een einde te maken aan de onzekerheid wat de plaats van die weggebruikers betreft. Vroeger waren ze door hun automatische gelijkstelling met de voetgangers, verplicht altijd het trottoir te volgen, soms ten nadele van de veiligheid van de voetgangers.

Er moet worden opgemerkt dat een gelijksoortige regeling in Zwitserland van toepassing is. - art. 2.32. : de term « erf » vormt een nieuwe definitie. Immers, naast de « woonerven », bestaan er plaatsen die gekenmerkt worden door een commerciële, een artisanale, toeristische, of andere ... functies.

Hierbij kan worden aangestipt dat zo'n erven in de Zwitserse en in de Nederlandse reglementering bestaan. - art 2.38. : de term « straat » werd in de huidige code geïntroduceerd opdat rekening wordt gehouden met de specificiteit van bepaalde openbare wegen binnen de bebouwde kom, of in een zone 30 of woonerf, waar de aanwezigheid van niet-gemotoriseerde weggebruikers kenmerkend is.

De termen « rotonde », « trottoir », « gelijkgrondse berm », « verhoogde berm », « verkeersgeleider », « middenberm », « weggebruiker », « voetganger », werden respectievelijk gedefinieerd in de artikelen 2.39 tot 2.46 met het oog op het verduidelijken van hun betekenis en het preciseren van de draagwijdte van de tekst bij het invoegen van deze noties.

De jurisprudentie heeft de onzekerheid die te wijten was aan de afwezigheid van een definitie van de notie plaatselijk verkeer ondervangen door een eigen definitie toe te passen waarbij het parkeren er wordt toegestaan.

Door het introduceren van de definitie in artikel 2.47. « uitgezonderd plaatselijk verkeer of plaatselijke bediening », is deze lacune verdwenen, door het bepalen van categorieën voertuigen of weggebruikers die er toegang hebben.

Artikel 4 voert de nieuwe benaming van de politiediensten in.

Artikel 5 wijzigt titel II die de « verkeersregels » vastlegde en als nieuwe titel wordt voorgesteld : « Regels voor het gebruik van de openbare weg ». Het algemene kader van het koninklijk besluit krijgt daardoor uitbreiding.

De algemene filosofie van de tekst zet aan tot een ander type gedrag en wijst iedere weggebruiker vanuit een nieuwe invalshoek op zijn verantwoordelijkheid.

Deze titel vormt het hart van de hervorming, in het bijzonder omdat hij het gedeeld gebruik van de openbare ruimte regelt en een verantwoordelijkheid van de sterkste ten aanzien van de meest kwetsbare impliceert.

Artikel 6 van het ontwerp vervangt het oud artikel 7 waarvan de titel luidt : « Algemene gedragsregels voor de weggebruikers ».

Het nieuw artikel 7.1 van het besluit waarborgt het gedeeld gebruik van de openbare weg, in alle veiligheid, voor elke weggebruiker.

Artikel 6 van het ontwerp (dat artikel 7 van het besluit wijzigt) vormt een hoeksteen van het wijzigingsbesluit aangezien dit artikel een algemeen principe van voorzichtigheid invoert, in het bijzonder ten opzichte van fietsers en voetgangers, met name wanneer het gaat om kinderen, bejaarden en personen met een handicap.

De formulering sluit nauw aan bij de bepalingen onder 40.2 en 40ter.

Op deze plaats gaat het echter om algemene gedragsregels terwijl in het andere geval deze regels geëxpliciteerd worden m.b.t. voetgangers en fietsers.

Het feit dat het gedeeltelijk om een herhaling gaat duidt op het belang dat aan deze principes wordt gehecht. Zij vormen de kern van het besluit dat voorligt.

Hetzelfde principe is vanzelfsprekend van toepassing op de andere categorieën van motorvoertuigen. Ik geef als voorbeeld de bijzondere verplichting tot voorzichtigheid die voor bestuurders van zware voertuigen geldt in aanwezigheid van een gemotoriseerde tweewieler.

Hetzelfde artikel bepaalt onder 7.2, 7.3 en 7.4 de verplichtingen van de weggebruikers op de openbare weg. Zo wordt de weggebruikers opgedragen elkaar niet te hinderen of in gevaar te brengen. In dit verband kan de aandacht gevestigd worden op agressief gedrag in het verkeer op de openbare weg.

Men stelt inderdaad een vermenigvuldiging vast van gedragingen van weggebruikers waarbij door onachtzaamheid ten opzichte van anderen, of met opzet andere weggebruikers gehinderd worden of in gevaar worden gebracht.

Artikel 7 van het ontwerp vervolledigt artikel 8 van het besluit door het invoegen van : - artikel 8.5, de bestuurder mag het voertuig niet verlaten zonder de nodige voorzorgen te hebben genomen om enig ongeval of enig misbruik te voorkomen, en - artikel 8.6, het verbod de motor in vrijloopstand herhaaldelijk te versnellen en de motor te laten draaien bij het stilstaan, behalve in geval van noodzaak.

Onder noodzaak kan worden verstaan : - stilstaan bij rood licht - stilstaan in de file - stilstaande taxi - starten van zware voertuigen (tijd nodig om de verschillende systemen in werking te stellen) - of mechanische problemen.

Deze maatregel maakt deel uit van het geheel van regels inzake gedrag en leefbaarheid.

Artikel 8 van het ontwerp wijzigt artikel 9 van het besluit door enerzijds drie- en vierwielers zonder motor waarvan de breedte, lading inbegrepen, minder is dan 1 meter het fietspad te laten volgen; - anderzijds, door te preciseren dat op rotondes, behalve indien een gedeelte van de openbare weg voor hem is voorbehouden, de bestuurder niet zo dicht mogelijk bij de rechterraand van de rijbaan moet blijven.

Hij mag de rijstrook volgen die het best aan zijn bestemming beantwoordt.

Steeds in verband met de rotondes moet worden opgemerkt dat artikel 14 van het ontwerp dat artikel 19 van het besluit aanvult, het oprijden van een rotonde beschouwt als een richtingsverandering waarbij de richtingaanwijzers niet moeten gebruikt worden.

Artikel 9 van het ontwerp wijzigt artikel 10.1.1° van het besluit zodat, wat betreft de snelheid, elke bestuurder zijn snelheid moet regelen zoals vereist wegens de plaatsgesteldheid, haar belemmering, de verkeersdichtheid, de andere weggebruikers en in het bijzonder de voetgangers en de fietsers, het zicht, de staat van de weg, de staat en de lading van zijn voertuig, opdat de snelheid geen ongevallen zou kunnen veroorzaken noch het verkeer hinderen.

Deze aanvulling brengt het principe van de leefbaarheid en het gedeeld gebruik van de openbare weg in de praktijk door elke bestuurder te verplichten rekening te houden met de andere weggebruikers en in het bijzonder aandachtig te zijn ten aanzien van de zwakke weggebruikers.

Artikel 10 van het ontwerp wijzigt artikel 12 : - 12.1. voorziet in de regels betreffende het verplicht voorrang verlenen, dat iedere weggebruiker voorrang moet verlenen aan spoorvoertuigen en zich daartoe zo snel mogelijk van de sporen moet verwijderen.

In samenhang hiermee wordt herinnerd aan de volstreekte voorrang van de spoorvoertuigen.

Artikel 11 van het ontwerp stipuleert dat artikel 16.8 wordt opgeheven.

Daarin waren de voorwaarden vastgelegd voor het inhalen van een voertuig dat een oversteekplaats voor voetgangers of een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietzers nadert.

Dergelijk manoeuvre mocht slechts gebeuren met voldoende matige snelheid zodat de bestuurder kon stoppen voor een weggebruiker die zich op de oversteekplaats bevindt.

Niettemin hebben zich in die omstandigheden zware ongevallen voorgedaan wat heeft geleid tot het afschaffen van die inhaalbaarheid.

Artikel 12 van het ontwerp wijzigt artikel 17.2.5° als volgt : - 17.2. Het links inhalen van een gespan of een voertuig met meer dan twee wielen is verboden :

5° wanneer de in te halen bestuurder nadert of stopt voor een oversteekplaats voor voetgangers of een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen nadert of er voor stopt. Deze wijziging heeft geleid tot het opheffen van artikel 16.8 en is op dezelfde redenering gebaseerd.

De opheffing van artikel 16.8. en de aanvulling van artikel 17.2.5° vullen elkaar aan met het oog op het verbieden van het inhalen van een voertuig dat een oversteekplaats voor voetgangers nadert.

Het inhaalverbod bij de nadering van een oversteekplaats geldt wanneer het inhaalmanoeuvre niet volledig kan worden beëindigd vooraleer het inhalend voertuig bij de oversteekplaats aankomt.

En punt 6 wordt in artikel 17 ingevoegd in verband met een inhaalverbod voor voertuigen van meer dan 7,5 ton bij regenweer. De 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.

Artikel 13 : In artikel 19.2.1° worden de volgende bepalingen aangevuld : het oprijden van een rotonde wordt beschouwd als een richtingsverandering waarbij de richtingsaanwijzers niet moeten gebruikt worden. In tegenstelling hiermee is het verlaten van een rotonde is een richtingsverandering waarbij de richtingaanwijzers wel gebruikt moeten worden.

Artikel 14 van het ontwerp vult artikel 21.4.3° van het besluit aan door het volgende toe te voegen : « of te rijden in tegenovergestelde richting ».

In artikel 21 van het besluit betreffende het verkeer op autosnelwegen is de toevoeging van dit verbod om in tegenrichting te rijden - bepaald bij 4.3° van dit artikel - de evidentie zelf, maar het behoort gepreciseerd te worden om elke dubbelzinnigheid te vermijden Artikel 15 van het ontwerp wijzigt artikel 22bis.

Dit artikel regelt het verkeer in erven en wordt aangekondigd door de definitie van artikel 2.32.

In artikels 16, 17 en 18 (artikels 22quinquies, 22sexies en 22septies) wordt een nieuwe categorie toegevoegd : de gebruikers van rol- schaatsen en steps.

Artikel 19 van het ontwerp voert een nieuw artikel 22octies in: verkeer op wegen voorbehouden voor landbouwverkeer, voetgangers, fietsers en ruiters.

Deze maatregel beoogt het verkeer te beveiligen van de zachte weggebruikers, op de wegen die in essentie wegen voor landbouwersverkeer zijn, vaak ruilverkavelingwegen; de maatregel maakt het mogelijk te vermijden dat die wegen als sluiptwegen worden gebruikt.

Zoals vermeld mogen de voertuigen die rijden naar de aangrenzende percelen of die er van terugkomen, er gebruik van maken.

Artikel 20 van het ontwerp vult artikel 25.1° aan met een nummer 14 waarbij het parkeren verboden wordt op plaatsen gesignaleerd door een verkeersbord dat is voorzien in artikel 70.2.1.3°, c (parkeren voorbehouden voor voertuigen gebruikt door personen met een handicap).

Deze maatregel kadert volledig in de filosofie betreffende de leefbaarheid en de bescherming van de zachte weggebruikers.

Artikel 21 van het ontwerp vult artikel 28 van het besluit betreffende het openen van portieren, aan met de verplichting voorzichtigheid in acht te nemen ten aanzien van voetgangers en tweewielers.

Artikel 22 voorziet speciale beschermingen voor gebruikers van rolschaatsen en steps, bij duisternis of slechte weeromstandigheden.

Het wijzigt dus artikel 30.

In artikel 23 worden de beambten van De Post bij het bezorgen en ophalen van poststukken vrijgesteld van het dragen van de valhelm bij het besturen van een bromfiets.

De aandacht moet er op gevestigd worden dat de vrijstelling geldt voor alle categorieën van bromfietsen A en B en alleen van toepassing is bij het verspreiden van poststukken.

Artikel 24 van het ontwerp wijzigt artikel 40 van het besluit door het bepalen van de gedragsregels van bestuurders ten aanzien van voetgangers. - De verplichting tot dubbele voorzichtigheid zoals voorzien in artikel 40.2, wordt uitgebreid ten aanzien van kinderen, blinden, personen met een handicap die een voertuig besturen.

Er wordt aangegeven dat de bestuurder moet vertragen en zo nodig moet stoppen. - Er is bovendien voorzien dat, in de gevallen waarvan sprake in artikel 40.3.2, te weten, wanneer een bestuurder rijdt aan de kant van een halteplaats voor voertuigen van geregelde diensten van openbaar vervoer waar het in- of uitstappen van de reizigers gebeurt, hij, in de bebouwde kom, zo nodig moet stoppen en slechts met gematigde snelheid opnieuw mag vertrekken.

Deze maatregel strekt ertoe de veiligheid van de gebruikers van het openbaar vervoer te verbeteren, in het bijzonder op plaatsen waar ze het meest kwetsbaar zijn, namelijk bij het in- of uitstappen. - Daarenboven, artikel 40 van het besluit wordt aangevuld met een nieuw artikel 40.7 dat bepaalt dat de bestuurder een zijdelingse afstand van ten minste één meter moet laten tussen zijn voertuig en de voetganger wanneer laatstgenoemde zich op de rijbaan bevindt onder de in dit reglement voorziene voorwaarden.

Indien deze minimumafstand niet nageleefd kan worden, mag de bestuurder slechts stapvoets rijden en zo nodig moet hij stoppen.

Deze verschillende maatregelen worden ingevoerd met het oog op het garanderen van een zo groot mogelijke veiligheid voor de voetgangers en andere, door artikel 2.46 gedefinieerde daaraan gelijkgestelde weggebruikers.

Artikel 25 van het ontwerp wijzigt artikel 41 van het besluit betreffende de aangepaste gedragswijze ten aanzien van de verschillende groepen verkeersdeelnemers op de openbare weg : - in algemene zin, het woord « wielertoeristen » wordt vervangen door « fietsers »; - in artikel 41.1.2° van het ontwerp worden de woorden « groepen voetgangers » bijgevoegd zodat het verboden wordt voor de andere weggebruikers te breken door groepen voetgangers, net zoals door stoeten of processies; - in artikel 41.3.1.2°, b) worden de woorden « groepen motorfietsers » en in e) de woorden « groepen voetgangers » ingevoegd, zodat de weggebruikers de aanwijzingen van respectievelijk de wegkapiteins en de groepsleiders moeten in acht nemen.

Artikel 26 van het ontwerp introduceert een aantal wijzigingen aan artikel 42 van het besluit waaronder : - het integraal vervangen, waarvan reeds sprake supra, van de woorden « mindervaliden » door de woorden « personen met een handicap »; - het toevoegen van een nieuwe alinea bij artikel 42.2.1.2 waarin wordt bepaald dat buiten de bebouwde kommen de personen met een handicap die een voertuig besturen waarmee niet sneller dan stapvoets kan gereden worden, het fietspad mogen volgen dat aangeduid is door het verkeersbord D7 of door de wegmarkeringen bedoeld in artikel 74, op voorwaarde dat het verkeer van de bestuurders die er zich op regelmatige wijze op bevinden niet gehinderd wordt; - in artikel 42.3, wordt gesteld dat stoeten, processies en groepen voetgangers vergezeld van een leider de linkerkant van de rijbaan mogen volgen wanneer hun veiligheid aldus beter gewaarborgd is. In dat geval moeten zij achter elkaar lopen.

Wanneer de zichtbaarheidseisen, bedoeld in artikel 30 van toepassing zijn, moet de positie van de lichten voorgeschreven in artikel 30.3.5°, omgekeerd worden.

Er mag daarenboven gebruik worden gemaakt van elk ander middel om waargenomen te worden, zoals retro-reflecterende en/of fluorescerende producten; - een nieuw artikel 42.4.6. wordt ingevoerd, luidend als volgt : « behalve indien het hun toegestaan is door verkeerslichten, mogen de voetgangers zich niet op een oversteekplaats voor voetgangers begeven waarover een tramvoer of eigen bedding loopt en een tram nadert »

voetgangers zich niet op een oversteekplaats voor voetgangers begeven waarover een transpoor op eigen bedding loopt en een tram haakt ».

Artikel 27 (dat artikel 43 van het koninklijk besluit wijzigt) legt een verkeers- en veiligheidsregel op ten aanzien van de gebruikers van fietspaden, zowel wat die gebruikers onderling betreft als ten opzichte van de andere weggebruikers.

Daarenboven wordt in artikel 43.3.1° de verplichting opgelegd een oversteekplaats voor fietsers te gebruiken, wanneer die voorhanden is, aan de categorieën die ze moeten gebruiken (fietsers, bestuurders van tweewielige bromfietsen, gebruikers van rolschaatsen en steps).

Artikel 28 (dat artikel 43bis wijzigt) voorziet in de wijzing van het woord « wielertoeristen » door « fietsers in groep ». Het woord « toerisme » heeft een te beperkte connotatie ten aanzien van de omvang van het verschijnsel « tweewielerverkeer ».

Artikel 29 van het ontwerp voegt een nieuw artikel 43ter toe in het besluit met de titel « motorfietsers in groep ».

Dit artikel regelt, in navolging van hetgeen is voorzien voor de fietsers in groep, de modaliteiten voor het rijden van motorfietsers in groep.

Artikel 30 (dat artikel 59.15 wijzigt) voegt de referte toe aan artikel 43ter (verkeer van motorfietsers in groep) aan de bepalingen die niet van toepassing zijn op de overheden. Het brengt de tekst ook in overeenstemming met de nieuwe benaming van de politiediensten.

Artikel 31 van het ontwerp creëert in artikel 68 van het besluit de mogelijkheid, boven het verkeersbord F1 (begin bebouwde kom) het verkeersbord C43, met de vermelding 30 km/u. te plaatsen.

Deze beperking geldt voor het geheel van wegen begrepen binnen de grenzen van de bebouwde kom.

Logischerwijze is het zo dat indien gebruikt werd gemaakt van de bewuste signalisatie, hetzelfde zal gelden voor het verkeersbord F3 (einde van de bebouwde kom) weliswaar met het verkeersbord C45 met dezelfde vermelding.

Bij dit artikel zijn eveneens de verkeersborden opgenomen betreffende het begin (F99c) en het einde (F 101c) van « weg voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters », ingevoerd door artikel 19 van het ontwerp.

Artikel 32 van het ontwerp voegt in artikel 69 van het besluit het verkeersbord D10, deel van het openbaar domein voorbehouden voor het verkeer van voetgangers en fietsers, toe.

Artikel 33 van het ontwerp voert nieuwe verkeersborden voor de bebouwde kom in.

Artikel 34 heft artikel 81.3.2 op; de tekst van dit artikel is hernomen in artikel 7 van het ontwerp (toevoeging van artikel 8.6).

Artikel 35 is een algemene bepaling die in het ganse besluit het woord « mindervaliden » vervangt door de tactvollere terminologie : « personen met een handicap ».

Artikel 36 vervangt in het besluit het woord « reflecterend » door het woord « retro-reflecterend » in verband met producten die het licht weerkaatsen.

Artikel 37 voorziet als overgangsbepaling in het behoud van de verkeersborden F1(begin van een bebouwde kom), F3 (einde van een bebouwde kom) tot 1 juni 2015.

Dit besluit behoort tot de werkmiddelen die de Regering noodzakelijk acht om de veiligheid op onze wegen te verhogen.

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 dienaars, De Minister van Mobiliteit en Vervoer, Mevr. I. DURANT

4 APRIL 2003. - Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer ALBERT II, 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, inzonderheid op artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 21 juni 1985 en 20 juli 1991;

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 27 april 1976, 23 juni 1978, 8 juni 1979, 14 december 1979, 15 april 1980, 25 november 1980, 11 mei 1982, 8 april 1983, 21 december 1983, 1 juni 1984, 18 oktober 1984, 25 maart 1987, 17 september 1988, 22 mei 1989, 20 juli 1990, 28 januari 1991, 1 februari 1991, 18 maart 1991, 18 september 1991, 14 maart 1996, 29 mei 1996, 11 maart 1997, 16 juli 1997, 23 maart 1998, 9 oktober 1998, 15 december 1998, 7 mei 1999, 24 juni 2000, 17 oktober 2001, 14 mei 2002, 5 september 2002, 21 oktober 2002 en 18 december 2002;

Gelet op de omstandigheid dat de Gewestregeringen betrokken zijn bij het ontwerpen van dit besluit;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 24 september 2002;

Gelet op de hoogdringendheid, die wordt gemotiveerd door de wil van de Regering om het gedrag van de weggebruikers te veranderen met het oog op een drastische vermindering van het aantal doden en gewonden op de Belgische wegen, dringt zich een herziening van het evenwicht in het ruimtegebruik, tussen de verschillende gebruikers van de openbare weg, zich op, vooral met het doel de zogenaamde « sterke » weggebruikers aan te zetten om de nodige voorzichtigheid aan de dag te leggen ten opzichte van de meer kwetsbare weggebruikers. Om dit te bekomen moet een mentaliteitswijziging tot stand worden gebracht. Een dergelijke wijziging zal beter en sneller gerealiseerd worden wanneer de wetteksten de doelstelling, om te waken over een evenwichtiger gebruik van het openbaar domein, meer benadrukken.

Het voorliggende ontwerp van koninklijk besluit heeft reeds een lange politieke weg afgelegd: Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid heeft een representatieve werkgroep met vertegenwoordigers van de niet-gemotoriseerde weggebruikers gecoördineerd, die belast werd met het uitwerken van een voorstel tot wijziging van het bestaande koninklijk besluit, onder de noemer « straatcode ».

De werkgroep heeft in september 2001 zijn eindrapport neergelegd, na de voorstellen te hebben voorgelegd aan de vertegenwoordigers van de gemotoriseerde weggebruikers en het openbaar vervoer.

De Ministerraad van 26 oktober 2001 heeft het principe van de « straatcode » aanvaard en dus de herziening van het koninklijk besluit.

Het eindrapport werd daarna geïntegreerd in een werkgroep van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid die dit rapport onderzocht in de tweede helft van 2001.

In de conclusies van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werden de elementen uit dit rapport overgenomen en vervolgens voorgesteld op 25 februari 2002.

Vervolgens is een ontwerp van koninklijk besluit opgesteld.

Een werkgroep van de ICMIT heeft 6 maal vergaderd in de periode oktober-december 2002.

De betrokkenheidsprocedure met betrekking tot de adviezen van de Gewesten werd op 18 december 2002 aangevat. De adviezen werden eind februari 2003 verstrekt.

Gezien deze uitgebreide werkzaamheden is het van belang dit koninklijk besluit zo snel mogelijk te publiceren en zo de mogelijkheid te creëren om de bevolking voldoende en nauwkeurig te informeren over de gedragswijzigingen die verband houden met dit besluit, teneinde de becijferde doelstellingen, die als gevolg van de Staten-Generaal van de Veerkeersveiligheid werden vooropgesteld, tegemoet te komen.

Trouwens, dit ontwerp houdt eveneens een aantal wijzigingen in die voortkomen uit de wetsvoorstellen die werden besproken in het kader van het wetsontwerp houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, waaronder bij voorbeeld, de verduidelijking van de bepalingen met betrekking tot het rijden in tegenrichting op een autosnelweg.

Ten slotte wijzen de laatste statistieken van verkeersongevallen op een belangrijk aantal doden en zwaar gewonden onder de niet-gemotoriseerde weggebruikers. Deze negatieve indicatoren, in vergelijking met andere Europese landen, noodzaken een snelle actie om een gedragswijziging tot stand te brengen en aan te zetten tot voorzichtigheid op onze wegen, vooral tussen de verschillende categorieën van weggebruikers.

Gelet op het advies 35.145/4 van de Raad van State, gegeven op 26 maart 2003, met toepassing van artikel 84, eerste lid, 2° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer, Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Het opschrift van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 27 april 1976, 23 juni 1978, 8 juni 1979, 14 december 1979, 15 april 1980, 25 november 1980, 11 mei 1982, 8 april 1983, 21 december 1983, 1 juni 1984, 18 oktober 1984, 25 maart 1987, 17 september 1988, 22 mei 1989, 20 juli 1990, 28 januari 1991, 1 februari 1991, 18 maart 1991, 18 september 1991, 14 maart 1996, 29 mei 1996, 11 maart 1997, 16 juli 1997, 23 maart 1998, 9 oktober 1998, 15 december 1998, 7 mei 1999, 24 juni 2000, 17 oktober 2001, 14 mei 2002, 5 september 2002, 21 oktober 2002 en 18 december 2002 wordt aangevuld met de volgende woorden : « en van het gebruik van de openbare weg ».

Art. 2. Artikel 1, eerste zin, van hetzelfde besluit wordt vervangen door : « Dit reglement geldt voor het verkeer op de openbare weg en het gebruik ervan, door voetgangers, voertuigen, trek-, last- of rijdieren en vee. »

Art. 3. In artikel 2 van hetzelfde besluit gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 23 juni 1978, 1 januari 1991, 18 september 1991, 1 januari 1992, 16 juli 1997, 1 oktober 1997, 9 oktober 1998 en 14 mei 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht : 1° Artikel 2.10 wordt vervangen door de volgende bepaling : « 2.10. « Plein », elke open ruimte, waarop een openbare weg uitkomt of meerdere openbare wegen samenkomen, en waar de plaatsgesteldheid het mogelijk maakt dat het verkeer en andere activiteiten er tezamen georganiseerd worden.

Het plein is een openbare weg onderscheiden van die welke er op uitkomen. » 2° In artikel 2.15. worden volgende wijzigingen aangebracht : a) Artikel 2.15 wordt artikel 2.15.1. b) Een artikel 2.15.2 wordt toegevoegd : « 2.15.2. « Toestellen gelijkgesteld met voertuigen » zijn verplaatsingsmiddelen met wielen of wieltes die uitsluitend met behulp van spierkracht door de gebruiker worden voortbewogen en die niet beantwoorden aan de bepaling over het rijwiel. 2.15.2.1° « rolschaatsen », ook « rollers » genoemd, zijn schoeisel met wieltes waarmee de gebruiker zich verplaatst. 2.15.2.2° de « step » is een verplaatsingsmiddel met een stuurstang, zonder pedalen, dat door de gebruiker wordt voortbewogen door een voetbeweging op de grond. » 3° Artikel 2.32. wordt vervangen door de volgende tekst : « 2.32. « Woonerven » en « erven », één of meer speciaal ingerichte openbare wegen waarvan de toegangen zijn aangeduid met verkeersborden F12a, en de uitgangen met verkeersborden F12b.

In het « woonerf » overweegt de woonfunctie.

Het « erf » is een zone waarvan de kenmerken overeenstemmen met die van het woonerf, maar waar de activiteiten verruimd kunnen zijn tot ambacht, handel, toerisme, onderwijs en recreatie. » 4° De artikelen 2.38. tot 2.47., die als volgt luiden, worden toegevoegd : « 2.38. « Straat », een openbare weg in een bebouwde kom die geheel of gedeeltelijk omgeven is met bebouwing en met toegangen tot activiteiten langs de weg en die gekenmerkt is door het gedeeld gebruik van de ruimte door verschillende soorten weggebruikers. De wegen die gelegen zijn in een zone 30, ofwel in een woonerf of erf, zijn straten. 2.39. « Rotonde », weg waarop het verkeer in één richting geschiedt rond een aangelegd middeneiland en gesignaleerd met verkeersborden D5 en waarvan de toegangswegen voorzien zijn van verkeersborden B1 of B5. 2.40. « Trottoir », het gedeelte van de openbare weg, al dan niet verhoogd aangelegd ten opzichte van de rijbaan, in 't bijzonder ingericht voor het verkeer van voetgangers; het trottoir is verhard en de scheiding ervan met de andere gedeelten van de openbare weg is duidelijk herkenbaar voor alle weggebruikers.

Het feit dat het verhoogd trottoir over de rijbaan doorloopt, brengt geen wijziging aan zijn bestemming. 2.41. « Gelijkgrondse berm », de ruimte, onderscheiden van het trottoir en het fietspad, begrepen tussen enerzijds de rijbaan en anderzijds een sloot, een talud, de grenzen van eigendommen, die zich op hetzelfde hoogteniveau bevindt als de rijbaan en gevolgd kan worden door de weggebruikers, bepaald onder de voorwaarden van dit besluit.

De gelijkgrondse berm is meestal niet met verhard materiaal aangelegd en moeilijk begaanbaar voor de voetgangers. 2.42. « Verhoogde berm », een ruimte die hoger ligt dan het rijbaanniveau onderscheiden van het trottoir en het fietspad , en die tussen deze rijbaan ligt en een sloot, een talud, of grenzen van eigendommen.

De verhoogde berm is meestal niet met verhard materiaal aangelegd en moeilijk begaanbaar voor voetgangers. 2.43. « Verkeersgeleider », een inrichting die op de rijbaan is aangebracht en die bestemd is om het voertuigenverkeer te kanaliseren; de verkeersgeleider bestaat uit een wegmarkering, ofwel uit een verhoging op de rijbaan, ofwel uit beide elementen samen. 2.44. « Middenberm », elke aanleg in de lengterichting om de rijbanen te scheiden, behalve wegmarkeringen. 2.45. « Weggebruiker » is elke persoon die gebruik maakt van de openbare weg. 2.46. « Voetganger », een persoon die zich te voet verplaatst. De personen met een handicap die een voertuig besturen dat zij zelf voortbewogen of dat uitgerust is met een elektrische motor waarmee niet sneller dan stapvoets kan gereden worden, de personen die een kruiwagen, een kinderwagen, een ziekenwagen of enig ander voertuig zonder motor dat geen bredere dan de voor de voetgangers vereiste ruimte nodig heeft, aan de hand leiden en de personen die een fiets of een tweewielige bromfiets aan de hand leiden, worden gelijkgesteld met voetgangers. 2.47. De opschriften « uitgezonderd plaatselijk verkeer » of « plaatselijke bediening » duiden op een openbare weg die slechts toegankelijk is voor de voertuigen van de bewoners van die straat en van hun bezoekers, de voertuigen voor levering inbegrepen; ook voertuigen voor onderhoud en toezicht, wanneer de aard van hun opdracht dit rechtvaardigt, de prioritaire voertuigen bedoeld in artikel 37 en fietsers en ruiters, hebben er zonder uitzondering toegang. »

Art. 4. Artikel 3 punt 1° van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling : « het personeel van het operationele kader van de federale en de lokale politie; ».

Art. 5. Titel II van hetzelfde besluit wordt gewijzigd als volgt : « Regels voor het gebruik van de openbare weg ».

Art. 6. Artikel 7 van hetzelfde besluit wordt vervangen als volgt : «

Artikel 7. Algemene gedragsregels voor de weggebruikers. 7.1. Elke weggebruiker moet de bepalingen in dit reglement naleven.

Onverminderd de naleving van de bepalingen in dit reglement mag de bestuurder kwetsbaardere verkeersdeelnemers niet in gevaar brengen, met name wanneer het gaat om fietsers en voetgangers, inzonderheid wanneer het kinderen, bejaarden of personen met een handicap betreft.

Hieruit volgt dat, onverminderd de artikelen 40.2 en 40ter, tweede lid, elke bestuurder dubbel voorzichtig moet zijn bij aanwezigheid van dergelijke kwetsbaardere weggebruikers, of wanneer hun aanwezigheid op de openbare weg kan voorzien worden, in het bijzonder op een openbare weg zoals gedefinieerd in artikel 2.38. 7.2. De weggebruikers moeten zich zo gedragen op de openbare weg dat ze geen hinder of gevaar veroorzaken voor de andere weggebruikers, hierin begrepen het personeel dat aan het werk is voor het onderhoud van de wegen en de uitrusting langs de weg, de diensten voor

toezicht en de prioritaire voertuigen. 7.3. Het is verboden het verkeer te hinderen of onveilig te maken door voorwerpen, zwerfvuul of stoffen op de openbare weg te werpen, te plaatsen, achter te laten of te laten vallen, hetzij door er rook of stoom te verspreiden, hetzij door er enige belemmering aan te brengen. 7.4. De weggebruiker moet alle maatregelen treffen waardoor beschadiging van de weg kan vermeden worden. Hiertoe moeten de bestuurders, hetzij hun snelheid matigen of de lading van hun voertuig verminderen, hetzij een andere weg volgen. »

Art. 7. Artikel 8 van hetzelfde besluit wordt aangevuld als volgt : « 8.5. De bestuurder mag het voertuig dat hij bestuurt of de dieren die hij geleidt of bewaakt niet verlaten zonder de nodige voorzorgen te hebben genomen om enig ongeval of enig misbruik door derden te voorkomen.

Als het voertuig voorzien is van een inrichting ter voorkoming van diefstal, moet deze gebruikt worden. 8.6. 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. »

Art. 8. In artikel 9 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 25 maart 1987 en 20 juli 1990, worden de volgende wijzigingen aangebracht : 1° Artikel 9.1.2.1° wordt aangevuld met de volgende bepalingen : « Is een deel van de openbare weg aangeduid met het verkeersbord D10, dan moeten fietsers dit deel van de openbare weg gebruiken.

De drie- en vierwielers zonder motor waarvan de breedte, lading inbegrepen, minder is dan 1 meter, mogen eveneens het fietspad volgen. ». 2° Artikel 9.3. wordt aangevuld met de volgende bepaling : « Behalve indien een gedeelte van de openbare weg voor hem is voorbehouden, moet de bestuurder niet zo dicht mogelijk bij de rechterrand van de rijbaan rijden op een rotonde.

Hij moet evenwel de markeringen die de rijstroken afbakenen, in acht nemen. In dat geval mag hij de rijstrook volgen die best aan zijn bestemming beantwoordt. » 3° Na artikel 9.6 wordt een artikel 9.7 toegevoegd dat luidt als volgt : « 9.7.1. De gebruikers van rolschaatsen en steps die jonger zijn dan 16 jaar moeten het trottoir of de berm gebruiken wanneer deze aanwezig en bruikbaar zijn.

Bij het ontbreken van een trottoir of berm moeten zij het fietspad gebruiken indien dit aanwezig is.

Wanneer geen enkele van deze inrichtingen aanwezig is, is het gebruik van deze toestellen voor hen verboden, behalve in woonerven, erven, wegen voorbehouden voor voetgangers of fietsers, voetgangerszones en speelstraten. 9.7.2. Gebruikers van rolschaatsen en steps vanaf 16 jaar moeten de fietspaden gebruiken wanneer deze aanwezig zijn.

Bij het ontbreken van fietspaden : - moeten zij de rechterkant van de rijbaan gebruiken wanneer de snelheid van de weg beperkt is tot maximum 30 km/u; - moeten zij de rechterkant van de rijbaan gebruiken of het trottoir of de berm wanneer de snelheid van de weg beperkt is tot maximum 50 km/u.; - moeten zij op de andere openbare wegen op het trottoir of de berm rijden als deze bruikbaar zijn en wanneer deze ontbreken, buiten de bebouwde kom, aan de rechterkant van de rijbaan; op deze wegen zonder trottoir of berm, binnen de bebouwde kom, is het gebruik van deze toestellen voor hen verboden. ».

Art. 9. Artikel 10.1.1° van hetzelfde besluit wordt vervangen door de volgende bepaling : « 10.1.1° Elke bestuurder moet zijn snelheid regelen zoals vereist wegens de aanwezigheid van andere weggebruikers, in 't bijzonder de meest kwetsbaren, de weersomstandigheden, de plaatsgesteldheid, haar belemmering, de verkeersdichtheid, het zicht, de staat van de weg, de staat en de lading van zijn voertuig; zijn snelheid mag geen oorzaak zijn van ongevallen, noch het verkeer hinderen. ».

Art. 10. In artikel 12 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij koninklijk besluit van 11 maart 1997, worden de volgende wijzigingen aangebracht : 1° Artikel 12.1. wordt vervangen door de volgende bepaling : « 12.1 Elke weggebruiker moet voorrang verlenen aan de spoorvoertuigen; daartoe moet hij zich zo snel mogelijk van de sporen verwijderen. ». 2° Artikel 12.3.1., eerste lid wordt vervangen door de volgende tekst : « Elke bestuurder moet voorrang verlenen aan de bestuurder die op een regelmatige manier van rechts komt , behalve indien hij rijdt op een rotonde. » 3° Artikel 12.4., tweede lid, wordt vervangen door de volgende tekst : « Worden inzonderheid als manoeuvres beschouwd : van rijstrook of van file veranderen, de rijbaan oversteken, een gedeelte van de openbare weg oversteken die niet voor hem is voorbehouden, zoals een trottoir dat de rijbaan oversteekt, een fietspad, een parkeerplaats verlaten of oprijden, uit een aanpalende eigendom komen, keren of achteruitrijden, zijn voertuig opnieuw in beweging brengen. »

Art. 11. Artikel 16 van hetzelfde besluit wordt als volgt gewijzigd : 1° punt 2 wordt met volgend zinsdeel aangevuld : « behalve voor de toepassing van artikel 17.5 »;

2° punt 8 van hetzelfde artikel wordt opgeheven.

Art. 12. Artikel 17.2. van hetzelfde besluit, gewijzigd bij koninklijk besluit van 20 juli 1990, wordt als volgt gewijzigd :

1° in 5° worden de woorden « of deze oversteekplaatsen nadert » ingevoegd tussen de woorden « bromfietsen » en « op plaatsen »;

2° een 6°, luidend als volgt, wordt ingevoegd : « 6° bij regen, op de autosnelwegen, autowegen en wegen met ten minste vier rijstroken met of zonder een middenberm, voor bestuurders van voertuigen en slepen 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. »

Art. 13. Artikel 19.2.1° van hetzelfde besluit wordt aangevuld met de volgende bepalingen : « Het oprijden van een rotonde wordt beschouwd als een richtingsverandering waarbij de richtingaanwijzers niet moeten gebruikt worden.

Het verlaten van een rotonde is een richtingsverandering waarbij de richtingaanwijzers wel gebruikt moeten worden. »

Art. 14. Artikel 21 van hetzelfde besluit wordt als volgt gewijzigd : 1° In artikel 21.1. worden bij het eerste streepje na « voetgangers, » de woorden « aan de gebruikers van rolschaatsen en steps, » ingevoegd. 2° Artikel 21.4.3° wordt aangevuld als volgt : « of te rijden in de tegenovergestelde rijrichting ».

Art. 15. Artikel 22bis, ingevoegd bij koninklijk besluit van 23 juni 1978, wordt als volgt gewijzigd :

1° In het opschrift van het artikel worden de woorden « en in de erven » toegevoegd na het woord « woonerven ».

2° In de eerste zin worden de woorden « en de erven » toegevoegd na het woord « woonerven ».

Art. 16. In artikel 22quinquies van hetzelfde besluit, ingevoegd bij koninklijk besluit van 9 oktober 1998, wordt volgende wijziging aangebracht : In artikel 22quinquies 1. wordt na het tweede streepje een nieuwe categorie toegevoegd : « - de gebruikers van rolschaatsen en steps; »

Art. 17. In artikel 22sexies van hetzelfde besluit, ingevoegd bij koninklijk besluit van 9 oktober 1998, wordt volgende wijziging aangebracht : In artikel 22sexies 1.1° wordt een categorie h) toegevoegd : « h) de gebruikers van rolschaatsen en steps. ».

Art. 18. In artikel 22septies 1, derde lid, van het hetzelfde besluit worden tussen « alsook » en « fietsers » de volgende woorden tussengevoegd : « voertuigen in het bezit van een vergunning afgegeven door de beheerder van deze wegen, alsook gebruikers van rolschaatsen en steps en ».

Art. 19. Artikel 22 van hetzelfde besluit wordt aangevuld met een artikel 22octies, luidende : « Verkeer op wegen voorbehouden voor landbouwverkeer, voetgangers, fietsers en ruiters. 22octies 1. Buiten de categorieën van weggebruikers waarvan het symbool is weergegeven op de verkeersborden die bij de toegang geplaatst zijn, mogen deze wegen slechts gevolgd worden door volgende categorieën van weggebruikers :

a) voertuigen van en naar de aanliggende percelen;

b) niet-gemotoriseerde drie- en vierwielers;

c) gebruikers van rolschaatsen en steps;

d) voertuigen voor onderhoud, afvalophaling, toezicht, hulpverlening en prioritaire voertuigen.

Het begin van de wegen voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters, wordt aangeduid met het verkeersbord F99c en het einde met het verkeersbord F101c. 22octies 2. Voetgangers, fietsers en ruiters mogen de ganse breedte van de genoemde wegen gebruiken. Zij mogen het verkeer nietodeloos belemmeren.

De gebruikers van deze wegen mogen elkaar niet in gevaar brengen en niet hinderen. Het gemotoriseerd verkeer, en in het bijzonder de landbouwvoertuigen, moeten dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van voetgangers, fietsers, de gebruikers van rolschaatsen en steps en ruiters. »

Art. 20. Artikel 25.1. van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 25 maart 1987 en 20 juli 1990, wordt aangevuld als volgt : 14° op de parkeerplaatsen signaleerd zoals voorzien in artikel 70.2.1.3° c, behalve voor de voertuigen gebruikt door personen met een handicap die in het bezit zijn van een speciale kaart zoals bedoeld in artikel 27.4.1 of 27.4.3. »

Art. 21. Artikel 28 van hetzelfde besluit wordt aangevuld als volgt : « in het bijzonder voetgangers en bestuurders van tweewielers. »

Art. 22. In artikel 30 van hetzelfde besluit wordt een punt 5, dat als volgt luidt, toegevoegd : « 30.5. Bij duisternis of slechte weersomstandigheden moeten gebruikers van rolschaatsen en steps, wanneer zij gebruik maken van het fietspad, uitgerust zijn met een wit licht vooraan en een rood licht achteraan.

Wanneer zij onder dezelfde omstandigheden gebruik maken van de rijbaan moeten zij bovendien een retro-reflecterende veiligheidsvest dragen. »

Art. 23. Artikel 36 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 14 mei 2002, wordt als volgt vervolledigd : « Worden evenwel vrijgesteld van de draagplicht van de valhelm bij het besturen van een bromfiets : - de beambten van De Post, in het kader van de postbedeling, wanneer zij achtereenvolgens op plaatsen die op korte afstand van elkander gelegen zijn, postzendingen uitreiken of ophalen. »

Art. 24. In artikel 40 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 29 maart 1987, 20 juli 1990, 14 maart 1996 en 9 oktober 1998, worden de volgende wijzigingen aangebracht : 1° Bij het eerste streepje van artikel 40.1., worden de woorden « of D10 » ingevoegd na de woorden « verkeersbord D9 ». 2° Artikel 40.2. wordt vervangen door de volgende bepaling : « 40.2. De bestuurder moet dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van kinderen, bejaarden of personen met een handicap, inzonderheid blinden met een witte of een gele stok en de personen met een handicap die een voertuig besturen dat zichzelf voortbewegen of dat uitgerust is met een elektrische motor waarmee niet sneller dan stapvoets kan gereden worden. Hij moet vertragen en zo nodig stoppen. » 3° De laatste zin van artikel 40.3.2. wordt vervangen door de volgende zin : « Daartoe moet hij stoppen om het in- en uitstappen mogelijk te maken en hij mag slechts opnieuw vertrekken met matige snelheid. » 4° Artikel 40 wordt aangevuld met de volgende bepaling : « 40.7. De bestuurder moet een zijdelingse afstand van ten minste één meter laten tussen zijn voertuig en de voetganger wanneer laatstgenoemde zich op de rijbaan bevindt onder de in dit reglement voorziene voorwaarden.

Indien deze minimumafstand niet nageleefd kan worden, mag de bestuurder slechts stapvoets rijden en zo nodig moet hij stoppen. 40.8. De gebruikers van rolschaatsen en steps mogen voetgangers op het trottoir niet hinderen en in gevaar brengen. Zij moeten er stapvoets rijden. »

Art. 25. In artikel 41 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 25 maart 1987, 20 juli 1990 en 7 mei 1999, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° In het opschrift worden de woorden « groepen voetgangers, » ingevoegd na het woord « stoeten », het woord « fietsers » vervangt het woord « wielertoeristen » en de woorden « groepen motorfietsers » worden ingevoegd na het woord « fietsers ».

2° In artikel 41.1.2°, worden de woorden « een groep voetgangers » ingevoegd na de woorden « een stoet ». 3° In artikel 41.3.1.2°, b), vervangt het woord « fietsers » het woord « wielertoeristen » en de woorden « en groepen motorfietsers » worden ingevoegd na het woord « fietsers » en vóór « door wegkapiteins ». 4° In artikel 41.3.1.2°, c) worden de woorden « groepen voetgangers en » ingevoegd vóór de woorden « groepen ruiters ».

Art. 26. In artikel 42 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 20 juli 1990 en 9 oktober 1998, worden de volgende wijzigingen aangebracht : 1° Artikel 42.1. wordt vervangen door de volgende bepaling : « Wanneer de gebruikers van rolschaatsen en steps gebruik maken van het trottoir, dan moeten zij de bepalingen die van toepassing zijn voor voetgangers, in onderhavig artikel, respecteren. » 2° In artikel 42.2.1.1° worden na « D9 » de woorden « of D10, » ingevoegd. 3° Artikel 42.2.1.2° wordt aangevuld met een derde lid, luidend als volgt : « Buiten de bebouwde kommen mogen de personen met een handicap die een voertuig besturen dat zichzelf voortbewegen of dat uitgerust is met een elektrische motor waarmee niet sneller dan stapvoets kan gereden worden, het fietspad volgen dat aangeduid is door het verkeersbord D7 of door de wegmarkeringen bedoeld in artikel 74 van dit reglement, op voorwaarde dat het verkeer van weggebruikers, die er zich op regelmatige wijze op bevinden, niet overdreven gehinderd wordt. » 4° Artikel 42.3. wordt aangevuld als volgt : « Groepen voetgangers van minimum vijf personen, vergezeld van een leider, mogen evenwel ook de linkerkant van de rijbaan volgen. In dat geval moeten zij achter elkaar lopen.

Wanneer de zichtbaarheideisen, bedoeld in artikel 30 van toepassing zijn, moet de positie van de lichten, voorgeschreven in artikel 30.3.5°, omgekeerd worden. » 5° In artikel 42.4.1. wordt volgend lid ingevoegd : « De voetgangers mogen het verkeer nietodeloos belemmeren op een trottoir dat de rijbaan oversteekt, zoals gedefinieerd in artikel 2.40. » 6° Een artikel 42.4.6. wordt ingevoegd, luidende : « 42.4.6. Behalve indien het hun toegestaan is door verkeerslichten, mogen de voetgangers zich niet op een oversteekplaats voor voetgangers begeven waarover een tramspoor of een eigen trambedding loopt, wanneer een tram nadert. ».

Art. 27. In artikel 43 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 juli 1990, worden de volgende wijzigingen aangebracht : 1° Artikel 43.2 wordt aangevuld als volgt : « De gebruikers van het fietspad mogen elkaar noch hinderen, noch in gevaar brengen, noch een gevaarlijk gedrag vertonen ten opzichte van de andere weggebruikers. » 2° In artikel 43.3. wordt het eerste lid vervangen door de volgende tekst : « Wanneer er een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen is, moeten de fietsers, de bestuurders van tweewielige bromfietsen en de gebruikers van rolschaatsen en steps, die zich op het fietspad bevinden, deze gebruiken. »

Art. 28. In artikel 43bis van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 18 september 1991 en 9 oktober 1998, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° Het opschrift wordt als volgt vervangen : « Artikel 43bis. Fietsers in groep. »

2° In artikel 43bis 1. wordt het woord « wielertoeristen » vervangen door de woorden « groepen fietsers » 3° In de artikelen 43bis 3.1. en 43bis 4., wordt het woord « wielertoeristen » vervangen door de woorden « groepen fietsers ». 4° In artikel 43bis 3.3.1 wordt de laatste zin geschrapt.

Art. 29. Een artikel 43ter, luidend als volgt, wordt in hetzelfde besluit ingevoegd : «

Artikel 43ter. Motorfietsers in groep. 43ter 1. Wanneer motorfietsers met ten minste twee in groep rijden op een weg met rijstroken, moeten ze niet achter elkaar rijden; ze mogen in dezelfde rijstrook in twee evenwijdige rijen geschrant rijden, met een voldoende veiligheidsafstand onderling.

Wanneer de rijbaan niet verdeeld is in rijstroken, mogen ze niet meer dan de helft van de rijbaan in beslag nemen. Als het kruisen onmogelijk is moeten zij desgevallend achter elkaar rijden. 43ter 2. De motorfietsers die in een groep van meer dan 50 deelnemers rijden, moeten vergezeld worden door ten minste twee wegkapiteins.

Groepen van 15 tot 50 deelnemers mogen vergezeld zijn door ten minste twee wegkapiteins. 43ter 3.1° De wegkapiteins waken over het goed verloop van de tocht.

Deze wegkapiteins moeten ten minste 25 jaar oud zijn en een retro-reflecterende veiligheidsvest dragen, waarop in zwarte letters op de rug het woord « wegkapitein » voorkomt. 2° Op de kruispunten waar het verkeer niet geregeld wordt door verkeerslichten, mag ten minste één van de wegkapiteins het verkeer in de dwarswegen stilleggen, op de wijze bepaald in artikel 41.3.2. terwijl de groep oversteekt. 43ter 4. De wegkapiteins zijn in het bezit van een verkeersbord van het type C3. »

Art. 30. Artikel 59.15 van hetzelfde besluit wordt als volgt gewijzigd :

1° de woorden « 43ter » worden ingevoegd na het woord « artikelen »;

2° de woorden « voertuigen van de rijkswacht, van de politiediensten » worden vervangen door de volgende woorden : « voertuigen van de federale politie en lokale politie ».

Art. 31. In artikel 68 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 25 november 1980, 20 juli 1990 en 18 september 1991,

1° wordt bij de verklaring bij het verkeersbord C43 een lid toegevoegd, luidende : « Het verkeersbord C43 met de vermelding 30 km per uur, geplaatst boven het verkeersbord F1 is van toepassing op alle openbare wegen binnen de bebouwde kom.

»

2° wordt bij de verklaring bij het verkeersbord C45 een lid toegevoegd, luidende : « Indien gebruik is gemaakt van het verkeersbord C43 met de vermelding 30 km per uur, geplaatst boven het verkeersbord F1, moet het verkeersbord C45 met dezelfde vermelding aangebracht zijn boven het verkeersbord F3 van deze bebouwde kom.

»

Art. 32. In artikel 69.3 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 oktober 1998 en 20 juli 1990, wordt na het verkeersbord D9, een verkeersbord D10 toegevoegd :

« D10 Voor de raadpleging van de tabel, zie beeld Deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers en fietsers. »

Art. 33. Artikel 71.2. van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 23 juni 1978, 17 september 1988, 20 juli 1990, 16 juli 1997 en 17 oktober 2001, wordt als volgt gewijzigd :

1° De verkeersborden F1 en F3 worden vervangen door de volgende bepalingen :

« F1a en F1b Voor de raadpleging van de tabel, zie beeld Begin van een bebouwde kom. Dit verkeersbord wordt rechts geplaatst op elke toegangsweg tot een bebouwde kom; het mag links herhaald worden.

F3a en F3b Voor de raadpleging van de tabel, zie beeld Einde van een bebouwde kom.

Dit verkeersbord wordt rechts geplaatst op elke uitgangsweg van een bebouwde kom; het mag links herhaald worden. »;

2° - In het opschrift bij het verkeersbord F12a worden de woorden « of van een erf » toegevoegd na het woord « woonerf ».

- In het eerste lid van de tekst worden de woorden « of erven » ingevoegd na het woord « woonerven ». - In het tweede lid van de tekst worden de woorden « of erf; » ingevoegd na het woord « woonerf ».

3° - In het opschrift bij het verkeersbord F12b worden de woorden « of van een erf » toegevoegd.

- In het enige lid van de tekst worden de woorden « of erf; » ingevoegd na het woord « woonerf ».

4° De volgende nieuwe verkeersborden worden ingevoegd :

« F99c Voor de raadpleging van de tabel, zie beeld Weg voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters. Het verkeersbord mag aangepast worden volgens de categorieën van weggebruikers.

F101c Voor de raadpleging van de tabel, zie beeld Einde van de weg voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters.

Het verkeersbord mag aangepast worden volgens de categorieën van weggebruikers. »

Art. 34. Artikel 81.3.2. van hetzelfde besluit wordt opgeheven.

Art. 35. In het ganse besluit worden de woorden « mindervaliden », « mindervaliden » en « gehandicapten », vervangen door « personen met een handicap ».

Art. 36. In het ganse besluit worden de woorden « reflecterend » vervangen door « retro-reflecterend ».

Art. 37. Een artikel 85.2. wordt ingevoegd. « De hierna weergegeven verkeersborden mogen behouden worden tot 1 juni 2015.

F1 Voor de raadpleging van de tabel, zie beeld Begin van een bebouwde kom.

Dit verkeersbord moet rechts worden geplaatst op elke toegangsweg tot een bebouwde kom, het mag links herhaald worden.

F3 Voor de raadpleging van de tabel, zie beeld Einde van een bebouwde kom. »

Art. 38. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2004 met uitzondering van de artikels 4, 20, 23, 30, 2°, 35 en 36, die in werking treden op de eerste dag van de maand die volgt op de publicatie in het Belgisch Staatsblad .

Art. 39. Onze Minister van Mobiliteit en Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 4 april 2003.

ALBERT Van Koningswege : De Minister van Mobiliteit en Vervoer, Mevr. I. DURANT

Etaamb biedt de inhoud van de Belgisch Staatsblad aan gesorteerd op afkondigings- en publicatiedatum, behandeld om gemakkelijk leesbaar en afprintbaar te zijn, en verrijkt met een relationele context.
Teksten die naar dit document verwijzen:

koninklijk besluit

omzendbrief

