

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2022/32534]

30 JULI 2022. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van koninklijk besluit dat ik de eer heb aan Uwe Majesteit ter ondertekening voor te leggen, wijzigt 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 en het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

Samenvatting

Het ontwerp heeft verschillende doelstellingen. In de wegcode wordt ondermeer verduidelijkt dat het opladen van de batterij van een elektrisch of een hybride elektrisch voertuig wordt beschouwd als parkeren. Daarnaast wordt aan velomobielen en ligfietsen, die ook gedefinieerd worden, omwille van hun specifieke kenmerken, in het bijzonder hun geringe hoogte, een meer aangepaste plaats op de openbare weg toegekend. De structuur van het artikel dat de plaats van voetgangers op de openbare weg bepaalt, wordt aangepast. Het gebruik van bijkomende zijdelingse oranjegele signalisatiemiddelen voor rijwielen wordt toegelaten. Speed pedelecs worden ook toegelaten tot delen van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D9. Een nieuw verkeersbord laat toe om op eenzelfde parkeerplaats het parkeren afwisselend in de tijd voor te behouden voor verschillende categorieën van voertuigen. Het toepassingsgebied van de verkeersborden B22 en B23 wordt uitgebreid tot speed pedelecs en deze verkeersborden mogen ook worden gecombineerd met de bijzondere verkeerslichten voor voertuigen van het openbaar vervoer. Het verkeersbord C23 wordt aangepast zodat het betrekking heeft op de maximaal toegelaten massa, de verkeersborden die het gebruik van de cruise control verbieden, worden opgeheven, een gevaarsbord dat bestuurders attent maakt op een file wordt geïntroduceerd en het verkeersbord dat het einde van een fietsstraat aanduidt wordt opnieuw toegevoegd. Markeringen die de middenrijbaan aanduiden gevormd door twee evenwijdige witte onderbroken strepen aan weerszijden van de rijbaan alsook de daaraan gekoppelde verkeersregels, worden in de wegcode geïntroduceerd. De definities van de middenrijbaan, de zijdelingse strook en de parkeerstrook worden toegevoegd zodat het duidelijk wordt wat daarmee precies bedoeld wordt. Het woord “parkeerzone” wordt waar nodig vervangen door het woord “parkeerstrook” en het toepassingsgebied van de dambordmarkering wordt uitgebreid tot overwegen. Tot slot wordt het koninklijk besluit betreffende het rijbewijs aangepast om de mogelijke interpretatiemarge met betrekking tot de rijbewijsvereisten voor het besturen van folkloristische voertuigen weg te nemen.

Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1.

Definities van een ligfiets en een velomobiel worden opgenomen in de definitie van een rijwiel. Dit zorgt ervoor dat de bepalingen die gelden voor rijwielen, bijvoorbeeld voor wat betreft het gebruik van de lichten, ook van toepassing zijn op ligfietsen en velomobielen. Wat betreft de plaats op de openbare weg worden er specifieke regels voor deze voertuigen voorzien (zie artikel 4).

Artikel 2.

De definitie van het “geparkeerd voertuig” wordt aangevuld zodat het tanken of het opladen van de batterij van een elektrisch of hybride elektrisch voertuig wordt beschouwd als parkeren. Dit heeft tot gevolg dat de parkeertijdbeperking erop van toepassing is en een elektrisch of hybride elektrisch voertuig dat aan het opladen is niet beschouwd kan worden als een “stilstaand voertuig” (elektriciteit laden betekent niet “laden van zaken”).

Artikel 3.

Met het oog op het verhogen van de duidelijkheid en de leesbaarheid van het verkeersreglement worden de definities van de “middenrijbaan”, de “zijdelingse strook” en de “parkeerstrook” toegevoegd.

Artikel 4.

De wet van 13 april 2019 heeft drie- en vierwielers die een breedte hebben van maximum 1 meter gelijkgesteld met fietsen. Als gevolg daarvan werd bij de wet van 22 juni 2020 ook de bepaling opgeheven die stelt dat drie- en vierwielers zonder motor waarvan de breedte, lading inbegrepen, minder is dan 1 meter, de keuze hebben tussen het fietspad en de rijbaan. Die bepaling leek immers overbodig aangezien

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2022/32534]

30 JUILLET 2022. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté royal que j'ai l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté modifie 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 et l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

Synthèse

Le projet poursuit plusieurs objectifs. Entre autres, il clarifie dans le code de la route qu'un véhicule électrique ou un véhicule électrique hybride dont la batterie est en train de charger doit être considéré comme un véhicule en stationnement. Ensuite, il définit et octroie aux vélocycles et aux vélos couchés une place sur la voie publique plus sûre, compte tenu de leurs spécificités, en particulier leur faible hauteur. La structure de l'article qui détermine la place des piétons sur la voie publique est adaptée. L'utilisation de moyens de signalisation latéraux de couleur jaune-orange pour les cycles est autorisée. Les speed pedelecs sont aussi admis sur les parties de la voie publique indiquées par le signal D9. Un nouveau signal routier permet d'organiser une rotation de différentes catégories de véhicules sur une même place de parking en fonction de la période. Le champ d'application des signaux B22 et B23 est étendue aux speed pedelecs et ces signaux peuvent être combinés avec les feux spéciaux pour les véhicules de transport en commun. Le signal C23 est adapté de sorte qu'il porte sur la masse maximale autorisée, les signaux qui interdisent l'usage du cruise control sont abrogés, un signal de danger qui avertit les conducteurs de la présence d'une file est introduit et le signal indiquant la fin d'une rue cyclable est réintroduit. Des marques indiquant la chaussée à voie centrale, formées de deux lignes discontinues parallèles de couleur blanche de chaque côté de la chaussée ainsi que les règles de circulation qui y sont associées, sont introduites dans le code de la route. Les définitions de la chaussée à voie centrale, de la bande latérale et de la bande de stationnement sont ajoutées afin de bien les clarifier. Le mot « zone de stationnement » a été remplacé par « bande de stationnement » là où c'était nécessaire et le champ d'application des marques en damier est étendu aux passages à niveaux. Enfin, l'arrêté royal relatif au permis de conduire est adapté afin de supprimer la marge d'interprétation possible concernant les exigences relatives au permis de conduire pour la conduite de véhicules folkloriques.

Examen article par article

Article 1^{er}.

Les définitions d'un vélo couché et d'un vélocycle ont été introduites dans la définition du cycle. Cela signifie que les dispositions qui s'appliquent aux cycles, par exemple en ce qui concerne l'usage des feux, sont également applicables aux vélocycles et aux vélocycles. En ce qui concerne la place sur la voie publique des règles spécifiques ont été prévues pour ces véhicules (voir article 4).

Article 2.

La définition du « véhicule en stationnement » est complétée pour établir clairement que faire le plein de carburant ou charger la batterie d'un véhicule électrique ou électrique hybride est considéré comme du stationnement. Par conséquent les limitations de durée de stationnement sont applicables et un véhicule électrique ou électrique hybride en charge ne peut pas être considéré comme « un véhicule à l'arrêt » (charger de l'électricité ne signifie pas « embarquer des choses »).

Article 3.

Les définitions de la chaussée à voie centrale, de la bande latérale et de la bande de stationnement sont ajoutées afin de clarifier et d'augmenter la lisibilité du code de la route.

Article 4.

La loi du 13 avril 2019 a assimilé les tricycles et quadricycles d'une largeur maximale d'un mètre aux bicyclettes. En conséquence de ceci, la loi du 22 juin 2020 a abrogé la règle qui disposait que les tricycles et quadricycles non motorisés dont la largeur, chargement compris, était inférieure à un mètre pouvaient choisir de circuler sur la piste cyclable ou la chaussée. Cette disposition semblait superflue puisque ces

deze voertuigen, omwille van hun gelijkstelling met fietsen, sowieso dezelfde regels als de fietsen moeten volgen voor wat betreft de plaats op de openbare weg.

Het gevolg van deze aanpassing was dat ook drie- en vierwielers met een breedte van maximum 1 meter niet langer de keuze hebben tussen het fietspad en de rijbaan en dus verplicht op het fietspad moeten rijden. Dit stelt een probleem voor bepaalde drie- en vierwielers zoals de ligfietsen en velomobielen (zie artikel 1). Omwille van hun geringe hoogte zijn deze voertuigen, wanneer ze gebruik maken van fietspaden, zeer moeilijk waar te nemen door de weggebruikers die zich op de rijbaan bevinden en vice-versa. Dit heeft als gevolg dat op plaatsen waar bestuurders van ligfietsen en velomobielen het fietspad verlaten, bijvoorbeeld ter hoogte van een kruispunt, dat eigenlijk quasi blind gebeurt. Het spreekt voor zich dat dit de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Het is daarom nodig deze voertuigen, die bijdragen tot een duurzame mobiliteit, een aangepaste plaats op de openbare weg toe te kennen.

Artikel 9.1.2 wordt daartoe aangepast (toevoeging van een vierde lid onder 1°). De bestuurders van velomobielen of ligfietsen, die een breedte hebben van maximum 1 meter, hebben de keuze tussen het fietspad, het deel van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D10 of de rijbaan op wegen met een maximale toegelaten snelheid van 50 km/u of minder. Daar waar een hogere snelheidsbeperking geldt moeten ze gebruik maken van het fietspad of het deel van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D10. Het mogelijk snelheidsverschil tussen het ander verkeer op de rijbaan en een bestuurder van een velomobiel of ligfiets is op die wegen immers te groot. Ook ligfietsen met twee wielen vallen onder dit regime; de hierboven vermelde gevaren die gelinkt zijn aan een geringe hoogte gelden immers evengoed voor tweewielige ligfietsen.

Bestuurders van speed pedelecs zijn op heden niet toegelaten tot delen van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D9. Op die weggedeelten is er een scheiding tussen het gedeelte dat voorbehouden is voor de voetgangers en het gedeelte dat voorbehouden is voor de fietsers en de bromfietzers klasse A. Deze scheiding kan gebeuren door een markering op de weg, een verschil in het wegdek,... Daardoor vermindert de kans op conflicten tussen de verschillende soorten weggebruikers die er toegelaten zijn. Omdat de gemiddelde snelheid van speed pedelecs ongeveer 30 km/u bedraagt, is er geen reden om speed pedelecs niet toe te laten op een plaats waar voertuigen zijn toegelaten met een vergelijkbare snelheid, zoals bromfietzen klasse A. Daarom wordt artikel 9 aangepast zodat ook speed pedelecs op wegen met een snelheidsbeperking tot 50 km per uur of minder gebruik mogen maken van het fietspad aangeduid door het verkeersbord D9. Waar een hogere snelheidsbeperking geldt moeten ze ervan gebruik maken. De regels met betrekking tot de plaats op de openbare weg voor speed pedelecs is op die manier quasi gelijk aan de plaats voor fietsers. Alleen delen van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers en fietsers aangeduid door het verkeersbord D10 blijven verboden voor speed pedelecs. Ook bromfietzen klasse A blijven er verboden. Omdat op die weggedeelten geen scheiding wordt gemaakt tussen de fietsers en de voetgangers is de kans op conflicten er immers groter.

Het woord "parkeerzones" wordt vervangen door het woord "parkeerstroken" opdat deze niet worden verward met zonale parkeereglementeringen.

Hetzelfde artikel wordt gewijzigd met het oog op het bepalen van de bestuurders die mogen gebruik maken van de weggedeelten die zich aan de buitenkanten bevinden van de markeringen die de middenrijbaan aanduiden (zie artikel 25). Het gaat om bestuurders van rijwielen, bromfietzen klasse A, speed pedelecs, niet ingespannen trekreders, last- of rijdieren of vee. Zij moeten voorgang verlenen aan de voetgangers die er zich bevinden. De andere bestuurders mogen van deze weggedeelten slechts gebruik maken bij het kruisen en inhalen (zie respectievelijk artikel 5 en 6).

Artikel 5.

De wijziging van het artikel met betrekking tot het kruisen zorgt ervoor dat de denkbeeldige randen van de middenrijbaan (zie artikel 25) mogen worden overschreden wanneer het kruisen wegens de breedte van de middenrijbaan niet kan uitgevoerd worden. Net zoals dat het geval is voor een gelijkgrondse berm mogen de weggebruikers die zich daar bevinden, daardoor niet in gevaar worden gebracht.

Artikel 6.

Identiek aan artikel 5, maar voor wat betreft het inhalen.

véhicules, étant assimilés à des bicyclettes, doivent en tout cas suivre les mêmes règles que celles applicables aux vélos en ce qui concerne la place sur la voie publique.

Cette modification a aussi eu comme effet que les tricycles et quadricycles d'une largeur maximale d'un mètre n'ont plus le choix entre la piste cyclable et la chaussée et sont donc obligés de circuler sur la piste cyclable. Cela pose un problème pour certains tricycles et quadricycles tels que les vélos couchés et les vélomobiles (voir article 1^{er}). Or, en raison de leur faible hauteur, ces véhicules sont très difficiles à détecter par les usagers de la route lorsqu'ils utilisent les pistes cyclables et vice versa. Par conséquent, lorsque les conducteurs de vélos couchés et de vélomobiles quittent la piste cyclable, par exemple à un carrefour, ils le font presque aveuglément. Il va sans dire que cela ne profite pas à la sécurité routière. Il est donc nécessaire de donner à ces véhicules, qui contribuent à la mobilité durable, une place appropriée sur la voie publique.

L'article 9.1.2 est modifié en conséquence (ajout d'un alinéa 4 sous le 1°). Les conducteurs de vélomobiles ou de vélos couchés d'une largeur maximale d'1 mètre sont autorisés à choisir entre la piste cyclable, la partie de la voie publique indiquée par le signal D10 ou la chaussée sur les routes dont la vitesse maximale est limitée à 50 km/h ou moins. Là où une limitation de vitesse supérieure s'applique, ils doivent emprunter la piste cyclable ou la partie de la voie publique indiquée par le signal D10. La possible différence de vitesse entre le trafic sur la chaussée et le conducteur d'un vélomobile ou d'un vélo couché est trop importante sur ces routes. Les vélos couchés à deux roues tombent également sous ce régime; les dangers susmentionnés liés à une faible hauteur s'appliquent également aux vélos couchés à deux roues.

Actuellement, les conducteurs de speed pedelec ne sont pas autorisés à circuler sur les parties de la voie publique signalée par le signal D9. Sur celles-ci, il y a une partie réservée aux piétons et une partie réservée aux cyclistes et aux cyclomoteurs de classe A. Cette séparation peut se matérialiser par une marque au sol, une différence de revêtement,... Ceci réduit le risque de conflits entre les différents types d'usagers qui y sont admis. Étant donné que la vitesse moyenne des speed pedelecs est d'environ 30 km/h, il n'y a aucune raison de ne pas autoriser les speed pedelecs à un endroit où les véhicules qui ont une vitesse comparable sont autorisés, comme les cyclomoteurs de classe A. L'article 9 est donc modifié afin que les speed pedelecs puissent également utiliser la piste cyclable réservée signalée par le panneau D9 sur les routes où la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins. Lorsqu'une limitation de vitesse plus élevée s'applique, ils doivent l'utiliser. Les règles d'utilisation des speed pedelecs sur la voie publique sont donc quasiment similaires à celles qui s'appliquent aux cyclistes. Seules les parties des voies publiques réservées aux piétons et aux cyclistes indiquées par le panneau de signalisation D10 sont encore interdites aux speed pedelecs. Les cyclomoteurs de classe A y restent interdits. Comme il n'y a pas de séparation entre les cyclistes et les piétons sur ces parties de la route, le risque de conflit est plus grand.

Les mots « zones de stationnement » sont remplacés par les mots « bandes de stationnement » pour ne pas les confondre avec des réglementations zonales de stationnement.

Le même article est modifié afin de déterminer quels sont les conducteurs autorisés à utiliser les parties de la voie publique situées à l'extérieur des marques qui délimitent la chaussée centrale (voir article 25). Il s'agit des conducteurs de vélos, de cyclomoteurs de classe A, de speed pedelecs, d'animaux de trait non attelés, de charge, de monture ou des bestiaux. Ils doivent céder la priorité aux piétons qui s'y trouvent. Les autres conducteurs ne peuvent utiliser ces parties de la voie publique que pour le croisement et le dépassement (voir respectivement les articles 5 et 6).

Article 5.

La modification de l'article relatif au croisement vise à ce que les bords fictifs de la chaussée centrale (voir article 25) puissent être franchis lorsque le croisement ne peut être effectué en raison de la largeur de la chaussée centrale. Tout comme c'est déjà le cas pour l'accotement de plain-pied, à condition de ne pas mettre en danger les usagers de la route qui se trouvent sur les bandes latérales situées à l'extérieur des marques qui délimitent la chaussée centrale.

Article 6.

Identique à l'article 5, mais pour ce qui concerne le dépassement.

Artikel 7.

In de Franse tekst van artikel 22novies wordt verkeerdelijk gewag gemaakt van “la voie publique” (openbare weg), terwijl dat “la chaussée” (rijbaan) moet zijn. In de Nederlandse tekst is er reeds sprake van “de rijbaan” en dus worden de Franstalige en de Nederlandstalige tekst in overeenstemming gebracht.

Artikel 8.

Het parkeren op de zijdelingse stroken die zich aan de buitenkant van de markeringen die de middenrijbaan aanduiden, bevinden, is verboden (zie artikel 11). De wijziging van artikel 23.1.2° heeft bijgevolg tot doel het stilstaan te regelen op die zijdelingse stroken in het geval de berm niet breed genoeg is of niet bruikbaar is.

Artikel 9 & 10.

Het woord “parkeerzones” wordt vervangen door het woord “parkeerstroken” voor een beter begrip.

Artikel 11.

Wanneer een middenrijbaan wordt uitgevoerd is het vanzelfsprekend de bedoeling dat de weggebruikers die er gebruik van maken (zie artikel 4) niet te hinderen of in gevaar te brengen. Daarom wordt er een parkeerverbod ingesteld op die zijdelingse stroken.

Artikel 12.

Dit artikel wijzigt artikel 37.5 dat betrekking heeft op de bestuurders van bepaalde prioritaire voertuigen. Laatstgenoemden hoeven de regels van het Verkeersreglement niet na te leven (met uitzondering van enkele artikelen, met name wat betreft overwegen).

Het punt a) dat betrekking op de bevoegde personen die gedefinieerd zijn in artikel 3 van het Verkeersreglement wordt aangevuld met de referenties naar beambten van de Wegcontrole (2°) en de douanebeambten (7°).

Vanwege de aard van hun opdrachten (achtereenvolging op de weg, onderschepping van voertuigen, toezicht, enz.) is het logisch dat de uitzonderingen voorzien in artikel 37.5 ook op hen van toepassing zijn.

Artikelen 13 & 14.

De aanpassing van artikel 42.1 zorgt ervoor dat bij afwezigheid van specifieke voetgangersinfrastructuur zoals trottoirs of voor voetgangers voorbehouden delen van de openbare weg, ze gebruik moeten maken van de zijdelingse stroken die zich aan de buitenkanten bevinden van de middenrijbaan (zie artikel 25). Het gaat hier immers niet om een berm, noch om een rijbaan, en dus moet de toegang tot die weggedeelten expliciet geregeld worden.

Artikel 42.1 wordt ook nog aangepast om ervoor te zorgen dat voetgangers, net zoals dat het geval is op de rijbaan, de zijdelingse stroken aan de buitenkant van de middenrijbaan links in de gevolgde richting moeten gebruiken. Voetgangers hebben op die plaats een goed zicht op het naderend verkeer. Ze houden zich daarbij best zo veel mogelijk links op die zijdelingse stroken.

Om de leesbaarheid van dit artikel te bevorderen, wordt de structuur aangepast. De delen van de openbare weg die voetgangers in volgorde van aanwezigheid moeten volgen, worden opgesomd.

Die nieuwe structuur zorgt ervoor dat artikel 42.2.2 overbodig wordt aangezien de regels met betrekking tot de plaats van de voetgangers op de openbare weg opgenomen zijn in het nieuwe artikel 42.1.

De resterende regel in artikel 42.2.2 die personen die een fiets, een tweewielige gemotoriseerd rijwiel of een tweewielige bromfiets aan de hand leiden, verplicht rechts te gaan, wordt eveneens opgeheven. Aangezien het sowieso gaat om voetgangers, zoals bepaald in de definitie, is het beter om de algemene regel (links in de gevolgde richting) met betrekking tot de plaats op de openbare weg toe te passen. Het is voor de veiligheid van (individuele) voetgangers altijd beter dat ze een goed zicht hebben op het naderend verkeer. Artikel 42.2.2 wordt daarom volledig opgegeven.

Artikelen 15, 16 & 18.

Het toepassingsgebied van de verkeersborden B22 en B23 wordt uitgebreid tot bestuurders van speed pedelecs. In het verkeersreglement zijn die quasi gelijkgesteld met fietsers. Bijgevolg is het logisch dat de borden die fietsers toelaten het rode of oranjegele verkeerslicht voorbij te rijden ook voor bestuurders van speed pedelecs gelden.

Ook de combinatie van deze verkeersborden met de bijzondere verkeerslichten voor het regelen van het verkeer van voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer wordt toegevoegd.

Article 7.

Le texte français de l'article 22novies fait référence à tort à « la voie publique », alors qu'il devrait s'agir de « la chaussée ». Le texte néerlandais mentionne déjà « de rijbaan » et les textes français et néerlandais sont donc alignés.

Article 8.

Le stationnement sur les bandes latérales situées à l'extérieur des marques qui délimitent la chaussée à voie centrale banalisée est interdit (voir article 11). L'article 23.1.2° a été modifié afin de réglementer l'arrêt sur ces bandes latérales lorsque l'accotement n'est pas suffisamment large ou s'il n'est pas praticable.

Article 9 & 10.

Les mots « zones de stationnement » sont remplacés par les mots « bandes de stationnement » pour plus de précision.

Article 11.

Lorsqu'une chaussée à voie centrale banalisée est aménagée, il va de soi qu'on ne veut pas gêner ou mettre en danger les usagers qui l'utilisent (voir l'article 4). C'est pour cette raison qu'une interdiction de stationner sur les bandes latérales est instaurée.

Article 12.

Cet article modifie l'article 37.5 qui vise les conducteurs de certains véhicules prioritaires. Ces derniers ne sont pas tenus de respecter les règles du code de la route (à l'exception de quelques articles concernant notamment les passages à niveau).

Le point a) de cet article qui vise les agents qualifiés qui sont définis à l'article 3 du code de la route est complété par la référence aux agents du contrôle routier (2°) et aux agents des douanes (7°).

En raison de la nature de leurs missions (poursuites sur la route, interception de véhicule, surveillance...), il est logique qu'ils bénéficient des exceptions prévues à l'article 37.5.

Articles 13 & 14.

L'adaptation de l'article 42.1 veille à ce que, en l'absence d'infrastructure spécifique pour les piétons, comme les trottoirs ou les parties de la voie publique réservées, ils soient obligés d'utiliser les bandes latérales qui se trouvent à l'extérieur de la chaussée à voie centrale (voir article 25). Comme il ne s'agit ni d'un accotement ni d'une chaussée, il est nécessaire de régler explicitement l'accès à ces parties de la voie publique.

L'article 42.1 est aussi adapté pour que, comme c'est le cas pour la chaussée, les piétons qui circulent sur les bandes latérales qui se trouvent à l'extérieur de la chaussée à voie centrale soient obligés de circuler du côté gauche dans le sens de leur marche. Les piétons ont ainsi une bonne vue de la circulation en approche. Ils se tiennent préférentiellement le plus près possible à gauche sur ces bandes latérales.

Afin d'améliorer la lisibilité de cet article, la structure est adaptée. Les parties de la voie publique sont énumérées dans l'ordre dans lequel les piétons doivent les suivre.

La nouvelle structure a pour effet de rendre l'article 42.2.2 superflu car les règles relatives à la place des piétons sur la voie publique sont reprises dans le nouvel article 42.1.

La règle restante dans l'article 42.2.2 obligeant les personnes qui conduisent à la main une bicyclette, un cycle motorisé à deux roues ou un cyclomoteur à deux roues à circuler du côté droit dans le sens de leur marche est aussi abrogée. S'agissant de toute manière de piétons, tels que repris dans la définition, il est préférable d'appliquer la règle générale en ce qui concerne la place sur la voie publique (à gauche dans le sens suivi). Il est toujours préférable pour la sécurité des piétons (individuels) d'avoir une bonne vue du trafic qui approche. Par conséquent, l'article 42.2.2 est abrogé dans son entièreté.

Articles 15, 16 & 18.

La portée des signaux B22 et B23 est étendue aux conducteurs de speed pedelecs. Dans le code de la route, ils sont pratiquement assimilés aux cyclistes. Il est donc logique que ces signaux qui permettent aux cyclistes de franchir les feux rouges ou jaunes-oranges soient également applicables aux conducteurs de speed pedelecs.

La combinaison de ces signaux avec les feux spéciaux destinés à régler la circulation des véhicules des services réguliers de transport en commun est également ajoutée. Il est donc clair que les cyclistes ou les

Zo is het duidelijk dat fietsers of bestuurders van speed pedelecs die gebruik maken van een busstrook of een bijzondere overrijdbare bedding die verkeerslichten, gecombineerd met het verkeersbord B22 of B23, mogen voorbijrijden.

Artikelen 17 & 19.

Om de bestuurders te waarschuwen voor een file wordt op dynamische signalisatie boven de rijstroken vaak gebruik gemaakt van het verkeersbord A50. Het is daarom aangewezen dit gevaarsbord ook expliciet in het verkeersreglement op te nemen. Dit gaat samen met het opheffen van de verkeersborden C48 en C49.

Het bord C48 dat het gebruik van de cruise control verbiedt wordt opgeheven. Het is onmogelijk te controleren of de cruise control ondanks het verbod werd gebruikt en het bord maakt geen onderscheid tussen "adaptive" cruise control systemen en pure snelheidsregelaars. Door de technologische vooruitgang wordt steeds meer gebruik gemaakt van intelligente (adaptive) cruise control systemen. Deze zorgen er precies voor dat er niet in de staart van een stilstaande file wordt ingereden. Het gebruik van dergelijke systemen verbieden is dan ook contraproductief. Daarenboven is België het enige land dat een dergelijk bord gebruikt. Het verkeersbord C49, dat het einde van het verbod aanduidt, wordt ook opgeheven.

Omdat de woorden "bestemd of gebruikt voor het vervoer van zaken" zorgen voor onduidelijkheid, worden deze woorden vervangen door de woorden "ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen". Dit stemt overeen met de terminologie die wordt gebruikt in het technisch reglement.

Het opschrift dat het verkeersbord C23 aanvult, verwijst voortaan naar de maximaal toegelaten massa en niet meer naar de "massa in beladen toestand". Dit zal de controle met behulp van camera's mogelijk maken.

Artikel 20.

Dit artikel voorziet een nieuw verkeersbord dat toelaat om op eenzelfde parkeerplaats het parkeren afwisselend in de tijd voor te behouden voor verschillende categorieën van voertuigen of er afwisselend in de tijd een specifieke parkeerregeling in te stellen. Dit verkeersbord zal de wegbeheerders toelaten een meer flexibel parkeerbeleid te voeren. Dit verkeersbord kan worden voorzien van de in het verkeersreglement voorziene opschriften en symbolen ter aanduiding van voertuigcategorieën.

Artikel 21.

Het is niet duidelijk wat het onderbord "elektrische voertuigen" precies betekent. Daarom wordt verduidelijkt dat het gaat om zowel elektrische voertuigen als om hybride elektrische voertuigen.

Wanneer dit onderbord is geplaatst op plaatsen die zijn voorzien van een publieke laadinfrastructuur moeten de voertuigen ermee geconnecteerd zijn. Zo worden die plaatsen voorbehouden voor het opladen van voertuigen. Indien er op die plaats geen laadinfrastructuur aanwezig is, betekent het onderbord simpelweg dat het parkeren voorbehouden is voor elektrische of hybride elektrische voertuigen.

Artikel 22 & 23.

Het verkeersbord F113 dat het einde van een fietsstraat aanduidt, wordt hersteld zodat het einde van een fietsstraat kan worden aangeduid wanneer er geen kruispunt is. De fietsstraat eindigt dus ofwel ter hoogte van het volgende kruispunt ofwel ter hoogte van het verkeersbord F113.

Artikel 24.

Het woord "parkeerzones" wordt vervangen door het woord "parkeerstroken" voor een beter begrip.

Artikel 25.

Een nieuw artikel 75.3 introduceert het concept van de middenrijbaan door middel van markeringen. De middenrijbaan (de plaats voor de motorvoertuigen) wordt afgebakend door twee evenwijdige witte onderbroken strepen aan weerszijden van de rijbaan. De zijdelingse stroken die zich aan de buitenkant van de middenrijbaan bevinden mogen gebruikt worden door bestuurders van rijwielen, bromfietsen klasse A, speed pedelecs, niet ingespannen trekdiieren, last- of rijdieren of vee (zie artikel 4).

De regels met betrekking tot het gebruik van die zijdelingse stroken bij het kruisen en het inhalen worden bepaald in respectievelijk de aangepaste artikelen 15.3 en 16.5 (zie de artikelen 5 en 6).

Het stilstaan op deze zijdelingse stroken wordt geregeld in het aangepaste artikel 23.1, 2° (zie artikel 8).

conducteurs de speed pedelecs qui circulent sur une bande bus ou un site spécial franchissable, peuvent franchir ces feux combinés avec le panneau de signalisation B22 ou B23.

Articles 17 & 19.

Pour avertir les conducteurs de la formation d'une file, le signal A50 est souvent utilisé sur les panneaux dynamiques situés au-dessus des bandes de circulation. Il est dès lors indiqué d'inclure ce signal de danger de manière explicite dans le code de la route. Cela va de pair avec la suppression des panneaux de signalisation C48 et C49.

Le signal C48 concernant l'interdiction d'utiliser le cruise control est supprimé. Il est impossible de vérifier si le cruise control a été utilisé malgré l'interdiction et il ne fait pas la différence entre les « adaptative cruise control » et les simples régulateurs de vitesse. Grâce à l'évolution technologique, il existe des systèmes de cruise control intelligents (adaptifs). Ils veillent précisément à ce que les conducteurs n'embouteillent pas la fin d'une file en cas d'embouteillage. Interdire l'utilisation de ces systèmes est donc contre-productif. De plus, la Belgique est le seul pays à utiliser un tel signal. Le signe C49 indiquant la fin de l'interdiction est également supprimé.

Les mots "destiné ou utilisé au transport des choses" créent une ambiguïté, ces mots sont remplacés par les mots "conçu et construit pour le transport de marchandises". Cela correspond à la terminologie utilisée dans le règlement technique.

L'inscription sur le panneau additionnel du signal C23 fait désormais référence à la masse maximale autorisée et non plus à « la masse en charge ». Ceci permettra de contrôler au moyen de caméras.

Article 20.

Cet article prévoit un nouveau signal routier qui permet de réserver alternativement une même place de stationnement pour différentes catégories de véhicules ou d'y appliquer alternativement une réglementation de stationnement spécifique pendant une période déterminée. Ce panneau de signalisation permettra aux gestionnaires de mener une politique de stationnement plus flexible. Ce signal peut être pourvu des inscriptions et symboles prévus par le code de la route pour indiquer les catégories de véhicules.

Article 21.

La signification du panneau additionnel "véhicules électriques" n'est pas claire. Il est donc précisé qu'il s'agit aussi bien des véhicules électriques que des véhicules hybrides électriques.

Lorsque ce panneau additionnel est placé aux endroits dotés d'une infrastructure de recharge publique, les véhicules doivent y être connectés. Ces places sont donc réservées au rechargement des véhicules. S'il n'y a pas d'infrastructure de recharge à cet endroit, le panneau additionnel signifie simplement que le stationnement est réservé aux véhicules électriques ou hybrides électriques.

Article 22 & 23.

Le signal F113 qui indique la fin d'une rue cyclable est rétabli pour pouvoir indiquer la fin d'une rue cyclable lorsqu'il n'y pas de carrefour. La rue cyclable prend donc fin soit au prochain carrefour soit à hauteur du signal F113.

Article 24.

Les mots « zones de stationnement » sont remplacés par les mots « bandes de stationnement » pour plus de précision.

Article 25.

Un nouvel article 75.3 introduit le concept de la chaussée à voie centrale au moyen de marques routières. La chaussée à voie centrale (la place pour les véhicules motorisés) est délimitée par deux lignes discontinues parallèles de couleur blanche de chaque côté de la chaussée. Les bandes latérales situées sur les côtés extérieurs de la chaussée à voie centrale peuvent être utilisées par les conducteurs de cycles, de cyclomoteurs classe A, de speed pedelecs, d'animaux de trait non attelés, de charge, de monture ou de bestiaux (voir l'article 4).

Les règles régissant l'usage des bandes latérales en cas de croisement et de dépassement sont définies respectivement dans les articles adaptés 15.3 et 16.5 (voir articles 5 et 6).

L'arrêt sur ces bandes latérales est réglé à l'article 23.1, 2° (voir article 8).

Artikel 26.

Het woord “parkeerzones” wordt vervangen door het woord “parkeerstroken” voor een beter begrip.

Artikel 27.

Artikel 77.8 wordt aangepast zodat een dambordmarkering ook kan worden aangebracht ter hoogte van spoorwegovergangen. Op die manier kunnen weggebruikers bijkomend worden geattendeerd op de aanwezigheid en de afbakening van een overweg.

Artikel 28.

Steeds meer bestuurders van rijwielen gebruiken bovenop de verplichte lichten en reflectoren ook nog andere laterale signalisatiemiddelen met het doel beter zichtbaar te zijn in het verkeer. Dit is, overeenkomstig artikel 29 van het verkeersreglement, strikt gezien niet toegelaten. Omdat dergelijke bijkomende laterale signalisatie de verkeersveiligheid ten goede komt, wordt in artikel 82.1.5 de mogelijkheid voorzien extra laterale gele of oranje signalisatie te gebruiken.

Artikel 29.

Het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs wordt aangepast om de mogelijke interpretatiemarge met betrekking tot de rijbewijsvereisten voor het besturen van folkloristische voertuigen weg te nemen. Er wordt verduidelijkt dat de bestaande uitzondering met betrekking tot het rijbewijs voor folkloristische manifestaties ook geldt voor landbouwvoertuigen die zowel in het kader van landbouwactiviteiten als in het kader van folkloristische manifestaties worden gebruikt.

Artikel 30. – Inwerkingtreding.

Het besluit treedt in werking op de eerste dag van de maand na afloop van een termijn van tien dagen te rekenen van de dag volgend op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Artikel 31. – Uitvoeringsbepaling.

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaar,
De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET

30 JULI 2022. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs

FILIP, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

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

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

Gelet op het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies 71.513/4 van de Raad van State, gegeven op 14 juni 2022, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In artikel 2.15.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 13 februari 2007 en de wet van 13 april 2019, worden tussen het eerste en het tweede lid twee leden ingevoegd, luidende:

“Ligfiets, een rijwiel met een bestuurder in bijna liggende positie.

Velomobiel, een ligfiets met een carrosserie.”.

Article 26.

Les mots « zones de stationnement » sont remplacés par les mots « bandes de stationnement » pour plus de précision.

Article 27.

L'article 77.8 est adapté afin que des marques en damier puissent être également apposées sur le sol à hauteur des passages à niveau. De cette manière, l'attention des usagers de la route peut être attirée sur la présence et les délimitations d'un passage à niveau.

Article 28.

De plus en plus de conducteurs de cycles utilisent, outre les feux et les catadioptrés obligatoires, d'autres moyens de signalisation latérale pour se rendre plus visibles dans la circulation. Stricte ment parlant, selon l'article 29 du code de la route, cela n'est pas autorisé. Comme ces signaux latéraux supplémentaires sont bénéfiques pour la sécurité routière, l'article 82.1.5 prévoit dorénavant explicitement la possibilité d'utiliser ces signaux latéraux jaunes ou oranges supplémentaires.

Article 29.

L'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire est adapté afin de supprimer la marge d'interprétation possible concernant les exigences relatives au permis de conduire pour la conduite de véhicules folkloriques. Il est clarifié que l'exception existante relative au permis de conduire pour des manifestations folkloriques s'applique aussi aux véhicules agricoles qui sont utilisés aussi bien dans le cadre de travaux agricoles que de manifestations folkloriques.

Article 30. – Entrée en vigueur

L'arrêté entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'un délai de dix jours prenant cours le jour après sa publication au *Moniteur belge*.

Article 31. – Article d'exécution

Cette disposition n'appelle aucun commentaire.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,
de Votre Majesté,
le très respectueux
et très fidèle serviteur,
Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

30 JUILLET 2022. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

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

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

Vu l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire ;

Vu l'association des gouvernements de région ;

Vu l'avis 71.513/4 du Conseil d'Etat donné le 14 juin 2022, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition du Ministre la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Dans l'article 2.15.1 de 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, modifié par l'arrêté royal du 13 février 2007 et la loi du 13 avril 2019, deux alinéas rédigés comme suit sont insérés entre les alinéas 1^{er} et 2 :

« Le vélo couché désigne un cycle dont le conducteur est en position presque couchée.

Le vélomobile désigne un vélo couché avec une carrosserie. ».

Art. 2. Artikel 2.23 van hetzelfde besluit, wordt aangevuld met de volgende zin:

“Tanken of de batterij van een elektrisch of hybride elektrisch voertuig opladen wordt beschouwd als parkeren.”.

Art. 3. In hetzelfde besluit worden de artikelen 2.71, 2.72 en 2.73 ingevoegd, luidende:

“2.71. middenrijbaan : deel van de openbare weg afgebakend door de wegmarkeringen bedoeld in artikel 75.3 die aan beide kanten de denkbeeldige rand van de rijbaan aanduiden.

2.72. Zijdelingse strook : de strook gelegen langs de middenrijbaan. De zijdelingse strook maakt geen deel uit van de rijbaan.

2.73. Parkeerstrook: op een andere openbare weg dan een autosnelweg of autoweg, de strook gelegen langs de rijbaan die is afgebakend door de witte doorlopende streep bedoeld in artikel 75.2 die de denkbeeldige rand van de rijbaan aanduidt.”.

Art. 4. In artikel 9.1.2 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijk besluiten van 21 juli 2016 en 28 december 2006 en de wetten van 13 april 2019 en 22 juni 2020, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 1° wordt het vierde lid hersteld als volgt:

“Daar waar de snelheid beperkt is tot 50 km/u of minder, hebben de bestuurders van ligfietsen en velomobielen, die een breedte hebben van maximum 1 meter, de keuze tussen het fietspad, het deel van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D10 of de rijbaan.”.

2° in de bepaling onder 2° worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) het eerste lid wordt aangevuld met de volgende zin:

“Daarenboven mogen bestuurders van speed pedelecs in dezelfde omstandigheden het fietspad aangeduid door het verkeersbord D9 volgen.”.

b) het tweede lid wordt aangevuld met de volgende zin:

“Daarenboven moeten bestuurders van speed pedelecs in dezelfde omstandigheden het fietspad aangeduid door het verkeersbord D9 volgen.”.

3° in de bepaling onder 4° worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) het woord “parkeerzones” wordt vervangen door het woord “parkeerstroken”;

b) het wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Op voorwaarde rechts in de rijrichting te rijden en voorrang te verlenen aan de voetgangers die zich op dit deel van de openbare weg bevinden, mogen bestuurders van rijwielen, bromfietsen klasse A, speed pedelecs, niet ingespannen trekdieren, last- of rijdieren of vee de zijdelingse strook volgen.”.

Art. 5. In artikel 15.3 van hetzelfde besluit worden de woorden “of de zijdelingse strook,” ingevoegd tussen de woorden “de gelijkgrondse berm” en het woord “volgen”.

Art. 6. In artikel 16.5 van hetzelfde besluit worden de woorden “of de zijdelingse strook” ingevoegd tussen de woorden “de gelijkgrondse berm” en het woord “volgen”.

Art. 7. In artikel 22novies, eerste lid, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij de wet van 10 januari 2012, worden in de Franse tekst de woorden “la voie publique” vervangen door de woorden “la chaussée”.

Art. 8. In artikel 23.1, 2°, van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 14 mei 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het derde en het vierde lid wordt het woord “geparkeerd” telkens ingevoegd tussen het woord “het” en het woord “voertuig”;

Art. 2. L'article 2.23 du même arrêté, est complété par la phrase suivante :

« Faire le plein de carburant ou charger la batterie d'un véhicule électrique ou électrique hybride est considéré comme du stationnement. ».

Art. 3. Dans le même arrêté, les articles 2.71, 2.72 et 2.73 sont insérés, rédigés comme suit :

« 2.71. Chaussée à voie centrale : la partie de la voie publique délimitée par les marques routières visées à l'article 75.3 qui indiquent de chaque côté les bords fictifs de la chaussée.

2.72. Bande latérale : la bande située le long de la chaussée à voie centrale. La bande latérale ne fait pas partie de la chaussée.

2.73. Bande de stationnement : sur une autre voie publique qu'une autoroute ou une route pour automobiles, la bande située le long de la chaussée qui est délimitée par la ligne blanche continue visée à l'article 75.2 qui indique le bord fictif de la chaussée. ».

Art. 4. Dans l'article 9.1.2 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 21 juillet 2016 et 28 décembre 2006 et les lois des 13 avril 2019 et 22 juin 2020, les modifications suivantes sont apportées :

1° au 1°, l'alinéa 4 est rétabli dans la rédaction suivante :

« Là où la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins, les conducteurs de vélos couchés et de vélomobiles, d'une largeur maximale d'un mètre, ont le choix entre la piste cyclable, la partie de la voie publique indiquée par le signal D10 ou la chaussée. ».

2° au 2°, les modifications suivantes sont apportées :

a) l'alinéa 1^{er} est complété par la phrase suivante :

« En outre, les conducteurs de speed pedelecs peuvent emprunter, dans les mêmes circonstances, la piste cyclable indiquée par le signal D9. ».

b) l'alinéa 2 est complété avec la phrase suivante :

« En outre, les conducteurs de speed pedelecs doivent emprunter, dans les mêmes circonstances, la piste cyclable indiquée par le signal D9. ».

3° au 4°, les modifications suivantes sont apportées :

a) les mots « les zones de stationnement » sont remplacés par les mots « les bandes de stationnement » ;

b) il est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« A condition de circuler à droite par rapport au sens de leur marche, et de céder la priorité aux piétons qui suivent cette partie de la voie publique, les conducteurs de cycles, de cyclomoteurs classe A, de speed pedelecs, d'animaux de trait non attelés, de charge, de monture ou de bestiaux, peuvent circuler sur la bande latérale. ».

Art. 5. Dans l'article 15.3 du même arrêté, les mots « ou la bande latérale, » sont insérés entre les mots « l'accotement de plain-pied » et les mots « à condition ».

Art. 6. Dans l'article 16.5 du même arrêté, les mots « ou la bande latérale » sont insérés entre les mots « l'accotement de plain-pied » et les mots « , à condition ».

Art. 7. Dans l'article 22novies, alinéa 1^{er}, du même arrêté, inséré par la loi du 10 janvier 2012, dans le texte français, les mots « la voie publique » sont remplacés par les mots « la chaussée ».

Art. 8. Dans l'article 23.1, 2°, du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 14 mai 2002, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans les alinéas 3 et 4, les mots « en stationnement » sont chaque fois insérés entre le mot « véhicule » et le mot « doit » ;

2° het wordt aangevuld met twee leden, luidende:

“Indien de berm niet breed genoeg is, moet het stilstaand voertuig opgesteld worden gedeeltelijk op de berm en gedeeltelijk op:

- de zijdelingse strook,
- de rijbaan indien er geen zijdelingse strook is.

Indien er geen bruikbare berm is, moet het stilstaand voertuig opgesteld worden op:

- de zijdelingse strook of;
- de rijbaan indien er geen zijdelingse strook is.”.

Art. 9. In artikel 23.3 van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 20 juli 1990 en gewijzigd bij de wet van 15 mei 2022 wordt het woord “parkeerzones” vervangen door het woord “parkeerstroken”.

Art. 10. In artikel 23.4 van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 28 december 2006 en vervangen bij het koninklijk besluit van 11 juni 2011, vernietigd bij het arrest nr. 219.699 van de Raad van State, wordt het woord “parkeerzones” vervangen door het woord “parkeerstroken”.

Art. 11. Artikel 25.1 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 27 april 1976, 25 maart 1987, 20 juli 1990 en 4 april 2003, wordt aangevuld met de bepaling onder 15°, luidende:

“15° op de zijdelingse stroken bedoeld in artikel 75.3.”.

Art. 12. In artikel 37.5, a) van hetzelfde besluit, ingevoegd bij de wet van 16 juli 2020, wordt het cijfer “2°,” ingevoegd tussen het cijfer “1°,” en het cijfer “5°” en wordt het cijfer “,7°” ingevoegd tussen het cijfer “5°” en het woord “of”.

Art. 13. Artikel 42.1 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 4 april 2003 en 13 februari 2007, wordt vervangen als volgt:

“42.1. 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, D10 of D11;

2° het deel van de openbare weg gesignaleerd door het verkeersbord D13;

3° de verhoogde berm;

4° de gelijkgrondse berm;

5° de parkeerstrook;

6° de zijdelingse strook;

7° het fietspad;

8° 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 stroken volgen, of rechts wanneer veiligheidsredenen het rechtvaardigen.

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

Art. 14. Artikel 42.2.2, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 21 juli 2016, wordt opgeheven.

Art. 15. In artikel 61.5 van hetzelfde besluit, ingevoegd bij de wet van 28 december 2011, worden de woorden “en bestuurders van speed pedelecs” ingevoegd tussen de woorden “van de fietsers” en de woorden “worden gewijzigd”.

Art. 16. Artikel 62^{ter} van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 16 juli 1997 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 29 januari 2014, wordt aangevuld met een lid, luidende:

“De betekenis van deze bijzondere verkeerslichten kan ten behoeve van de fietsers en de bestuurders van speed pedelecs worden gewijzigd door middel van een verkeersbord van model B22 en B23 als bedoeld in artikel 67.3.”.

2° il est complété par deux alinéas rédigés comme suit :

« Si l'accotement n'est pas suffisamment large, le véhicule à l'arrêt doit être rangé partiellement sur l'accotement et partiellement sur :

- la bande latérale,
- la chaussée lorsqu'il n'y a pas de bande latérale.

A défaut d'accotement praticable, le véhicule à l'arrêt doit être rangé sur :

- la bande latérale ou ;
- la chaussée lorsqu'il n'y a pas de bande latérale. ».

Art. 9. Dans l'article 23.3 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 20 juillet 1990 et la loi du 15 mai 2022, les mots « des zones de stationnement » sont remplacés par les mots « des bandes de stationnement ».

Art. 10. Dans l'article 23.4 du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 28 décembre 2006 et remplacé par l'arrêté royal du 11 juin 2011, annulé par l'arrêt du Conseil d'Etat n° 219.699, les mots « des zones de stationnement » sont remplacés par les mots « des bandes de stationnement ».

Art. 11. L'article 25.1 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 27 avril 1976, 25 mars 1987, 20 juillet 1990 et 4 avril 2003, est complété par le 15° rédigé comme suit :

« 15° sur les bandes latérales visées à l'article 75.3. ».

Art. 12. Dans l'article 37.5, a) du même arrêté, inséré par la loi du 16 juillet 2020, le chiffre « 2° , » est inséré entre le chiffre « 1° , » et le chiffre « 5° » et le chiffre « ,7° » est inséré entre le chiffre « 5° » et le mot « ou ».

Art. 13. L'article 42.1 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 4 avril 2003 et 13 février 2007, est remplacé par ce qui suit :

« 42.1. 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, D10 ou D11;

2° la partie de la voie publique signalée par le signal D13 ;

3° l'accotement en saillie ;

4° l'accotement de plain-pied ;

5° la bande de stationnement ;

6° la bande latérale ;

7° la piste cyclable ;

8° 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 les bandes latérales, ou à droite si les circonstances de sécurité le justifient.

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

Art. 14. L'article 42.2.2 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 21 juillet 2016, est abrogé.

Art. 15. L'article 61.5 du même arrêté, inséré par la loi du 28 décembre 2011, est complété par les mots « et des conducteurs de speed pedelecs ».

Art. 16. L'article 62^{ter} du même arrêté, inséré par l'arrêté royal du 16 juillet 1997 et modifié par l'arrêté royal du 29 janvier 2014, est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« La signification de ces signaux lumineux spéciaux peut être modifiée en faveur des cyclistes et des conducteurs de speed pedelecs au moyen d'un panneau de signalisation des modèles B22 et B23, tels que prévus à l'article 67.3. ».

Art. 17. In artikel 66.4 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 8 april 1983, 18 september 1991 en 9 oktober 1998, wordt tussen de verkeersborden A49 en A51 het volgende verkeersbord ingevoegd:

A50



File.

Art. 18. In artikel 67.3, voorlaatste en laatste lid, ingevoegd bij de wet van 28 december 2011, worden de woorden “en bestuurders van speed pedelecs” telkens ingevoegd tussen de woorden “mogen fietsers” en de woorden “de in artikel” en worden de woorden “de in artikel 61 bedoelde driekleurige verkeerslichten” telkens vervangen door de woorden “de in artikel 61 en 62ter bedoelde verkeerslichten”.

Art. 19. In artikel 68 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 20 juli 1990, 18 september 1991, 18 december 2002, 4 april 2003, 26 april 2004, 10 september 2009, 11 juni 2011, 29 januari 2014 en 21 juli 2016, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° De legende van het verkeersbord C23 wordt vervangen als volgt:

“Verboden toegang voor bestuurders van motorvoertuigen en slepen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen.

Een opschrift op een onderbord beperkt het verbod tot de bestuurders van voertuigen of slepen waarvan de maximaal toegelaten massa hoger is dan de aangeduide massa.”;

2° de verkeersborden C48 en C49 worden opgeheven.

Art. 20. Artikel 70.2.1, 3°, van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 23 juni 1978, 18 september 1991 en de wet van 15 mei 2022, wordt aangevuld met het volgende verkeersbord:

Art. 17. Dans l'article 66.4 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 8 avril 1983, 18 septembre 1991 et 9 octobre 1998, le signal suivant est inséré entre les signaux A49 et A51 :

Art. 18. Dans l'article 67.3, avant-dernier et dernier alinéa, inséré par la loi du 28 décembre 2011, les mots « et les conducteurs de speed pedelecs » sont à chaque fois insérés entre les mots « les cyclistes » et les mots « à franchir » et les mots « les signaux lumineux tricolores mentionnés à l'article 61 » sont à chaque fois remplacés par les mots « les signaux lumineux mentionnés à l'article 61 et 62ter ».

Art. 19. Dans l'article 68 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 20 juillet 1990, 18 septembre 1991, 18 décembre 2002, 4 avril 2003, 26 avril 2004, 10 septembre 2009, 11 juin 2011, 29 janvier 2014 et 21 juillet 2016, les modifications suivantes sont apportées :

1° La légende du signal C23 est remplacée par ce qui suit :

« Accès interdit aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises.

Une inscription sur un panneau additionnel limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse la masse indiquée. » ;

2° les signaux C48 et C49 sont abrogés.

Art. 20. L'article 70.2.1, 3°, du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 23 juin 1978, 18 septembre 1991 et la loi du 15 mai 2022, est complété par le signal suivant :

E9j

Voorbeeld:



“- Parkeren voorbehouden voor fietsen van 7u30 tot 18u00 en voor motorfietsen, personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen van 18u00 tot 7u30.

Een opschrift of een symbool voorzien in artikel 70.2.1, 3° en 72.6, duidt de categorie van voertuigen of de specifieke parkeerregeling aan. Een opschrift duidt de tijdsperiode van het voorbehouden parkeren of van de specifieke parkeerregeling aan.

Het opschrift of het symbool mag ook op een onderbord worden afgebeeld.”.

Exemple:



« - Stationnement réservé aux bicyclettes de 7h30 à 18h00 et aux motocyclettes, voitures, voitures mixtes et minibus de 18h00 à 7h30.

Une inscription ou un symbole prévus à l'article 70.2.1.3° et 72.6, indique la catégorie de véhicules ou la réglementation de stationnement spécifique. Une inscription indique la période pendant laquelle le stationnement est réservé ou pendant laquelle la réglementation de stationnement spécifique s'applique.

L'inscription ou le symbole peuvent aussi être apposés sur un panneau additionnel. ».

Art. 21. In artikel 70.2.1, 3°, h), van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 29 januari 2014, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid:

a) in de eerste zin worden de woorden “elektrische voertuigen” vervangen door de woorden “elektrische of hybride elektrische voertuigen”;

b) de legende van het onderbord “Elektrische voertuigen” wordt vervangen als volgt:

“Elektrische of hybride elektrische voertuigen. Op plaatsen voorzien van een publieke laadinfrastructuur, moeten de elektrische of hybride elektrische voertuigen geconnecteerd zijn met die laadinfrastructuur.”;

2° het wordt aangevuld met een lid luidende:

“Het symbool, met of zonder de categorie of categorieën van voertuigen, mag op het verkeersbord van het type E9 afgebeeld worden.”.

Art. 22. In artikel 71.2 van hetzelfde besluit wordt de legende van het verkeersbord F111, eerste lid, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 4 december 2012 en vervangen bij het koninklijk besluit van 8 juni 2021, aangevuld met de woorden “of ter hoogte van het verkeersbord F113”.

Art. 23. In artikel 71.2 van hetzelfde besluit wordt het verkeersbord F113, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 4 december 2012 en opgeheven bij het koninklijk besluit van 8 juni 2021, hersteld als volgt:

Art. 21. Dans l’article 70.2.1, 3°, h), du même arrêté, inséré par l’arrêté royal du 29 janvier 2014, les modifications suivantes sont apportées :

1° dans l’alinéa 1^{er} :

a) dans la première phrase, les mots « véhicules électriques » sont remplacés par les mots « véhicules électriques ou hybrides électriques » ;

b) la légende du panneau additionnel « Véhicules électriques » est remplacée comme suit :

« 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. » ;

2° il est complété avec un alinéa rédigé comme suit :

« Le symbole, avec ou sans la ou les catégories de véhicules, peut être inclus dans le signal du type E9. ».

Art. 22. Dans l’article 71.2 du même arrêté, la légende du signal F111, l’alinéa 1^{er}, inséré par l’arrêté royal du 4 décembre 2012 et remplacé par l’arrêté royal du 8 juin 2021, est complétée par les mots « ou à hauteur du signal F113 ».

Art. 23. Dans l’article 71.2 du même arrêté, le signal F113, inséré par l’arrêté royal du 4 décembre 2012 et abrogé par l’arrêté royal du 8 juin 2021, est rétabli dans la rédaction suivante :

F113



“Einde van een fietsstraat.

De vermelding “Fietsstraat” op het verkeersbord is facultatief.”.

Art. 24. In artikel 75.2 van hetzelfde besluit, wordt het woord “parkeerzone” vervangen door het woord “parkeerstrook”.

Art. 25. In hetzelfde besluit wordt een artikel 75.3 ingevoegd, luidende:

“75.3. Markeringen die de middenrijbaan aanduiden.

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.



« Fin d’une rue cyclable.

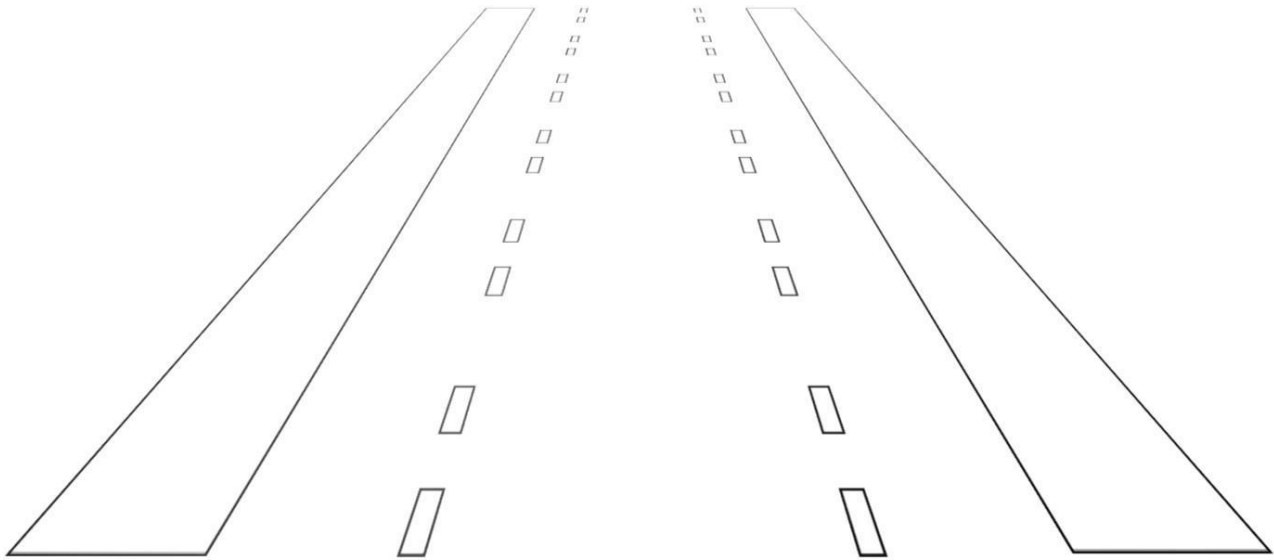
La mention « Rue cyclable » sur le signal est facultative. ».

Art. 24. Dans l’article 75.2 du même arrêté, les mots « zone de stationnement » sont remplacés par les mots « bande de stationnement ».

Art. 25. Dans le même arrêté il est inséré un article 75.3 rédigé comme suit :

« 75.3. Marques routières indiquant la chaussée à voie centrale.

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.



Art. 26. In artikel 77.5 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij de wet van 15 mei 2022, wordt het woord “parkeerzone” vervangen door het woord “parkeerstrook”.

Art. 27. In artikel 77.8 van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 16 juli 1997 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 9 oktober 1998, wordt het tweede lid vervangen als volgt:

“Zij bakent af:

- de bijzonder overrijdbare bedding voorbehouden aan voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer,
- de plaats die deze beddingen met elkaar verbindt of het begin of einde aankondigt van die bedding,
- een overweg.”.

Art. 28. In hetzelfde besluit wordt een artikel 82.1.5 ingevoegd, luidende:

“Rijwielen mogen bijkomend voorzien zijn van gele of oranje laterale signalisatiemiddelen.”.

Art. 29. Artikel 20, §4, van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 27 januari 2008, wordt vervangen als volgt:

“§4. Voor het besturen van motorvoertuigen die gebruikt worden als praalwagens en motorvoertuigen die een praalaanhangwagen trekken, die gebruikt worden ter gelegenheid van door de gemeente toegelaten folkloristische manifestaties, of de weg er naartoe ofwel voor proefritten met het oog op die manifestaties, volstaat het rijbewijs geldig verklaard voor categorie B of G en dit ongeacht de massa van het voertuig of het aantal zitplaatsen, en dit voor zover zij niet meer dan 25 km per uur rijden.”.

Art. 30. Dit besluit treedt in werking op de eerste dag van de maand na afloop van een termijn van tien dagen te rekenen van de dag volgend op de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

Art. 31. De minister bevoegd voor het Wegverkeer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te l’Île d’Yeu, 30 juli 2022.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET

Art. 26. Dans l’article 77.5 du même arrêté, modifié par la loi du 15 mai 2022, les mots « zone de stationnement » sont remplacés par les mots « bande de stationnement ».

Art. 27. Dans l’article 77.8 du même arrêté, inséré par l’arrêté royal du 16 juillet 1997 et modifié par l’arrêté royal du 9 octobre 1998, l’alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

« Elles délimitent :

- le site spécial franchissable réservé aux véhicules des services réguliers de transport en commun,
- l’espace qui relie ces sites entre eux ou indiquent le début ou la fin de ce site,
- un passage à niveau. ».

Art. 28. Dans le même arrêté, il est inséré un article 82.1.5 rédigé comme suit :

« Les cycles peuvent en outre être munis des moyens de signalisation latéraux de couleur jaune ou orange. ».

Art. 29. L’article 20, §4, de l’arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, inséré par l’arrêté royal du 27 janvier 2008, est remplacé par ce qui suit :

« § 4. Pour la conduite de véhicules à moteur utilisés comme véhicule folklorique et de véhicules qui tirent une remorque folklorique, soit à l’occasion de manifestations folkloriques autorisées par la commune, soit sur le chemin pour s’y rendre ou en revenir, soit pour des essais en vue de ces manifestations, le permis de conduire valide pour la catégorie B ou G suffit et ce, quels que soient la masse du véhicule ou le nombre de places assises et pour autant qu’ils ne dépassent pas la vitesse de 25 km à l’heure. ».

Art. 30. Le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l’expiration d’un délai de dix jours prenant cours le jour après sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 31. Le ministre qui a la Circulation routière dans ses attributions est chargé de l’exécution du présent arrêté.

Donné à l’Île d’Yeu, le 30 juillet 2022.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET