

Vu l'arrêté royal du 28 février 1993 fixant le statut organique du Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme, modifié par les arrêtés royaux des 9 février 1995, 20 mai 1996 et 24 août 2001;

Vu l'avis motivé du 14 janvier 2003 du Comité supérieur de Concertation du Secteur I,

Arrête :

**Article 1<sup>er</sup>.** Il est créé un Comité de concertation de base pour le Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme dans le ressort du Comité supérieur de Concertation correspondant au Comité de secteur I.

**Art. 2.** Le directeur est le président du Comité de Concertation de base visé à l'article 1<sup>er</sup>, le directeur-adjoint en est le vice-président. Il remplace le président en cas d'absence de celui-ci.

**Art. 3.** Outre le président et le vice-président, la délégation de l'autorité se compose de deux membres du personnel du Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme, de rôles linguistiques différents. Un suppléant est désigné pour chaque membre effectif.

**Art. 4.** Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 10 avril 2003.

G. VERHOFSTADT

Gelet op het koninklijk besluit van 28 februari 1993 tot vaststelling van het organiek statuut van het Centrum voor gelijkheid van kansen en voor racismebestrijding, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 februari 1995, 20 mei 1996 en 24 augustus 2001;

Gelet op het met redenen omkleed advies van 14 januari 2003 van het Hoog Overlegcomité van Sector I,

Besluit :

**Artikel 1.** Er wordt een Basisoverlegcomité opgericht voor het Centrum voor gelijkheid van kansen en voor racismebestrijding in het gebied van het Hoog Overlegcomité dat overeenstemt met het Sectorcomité I.

**Art. 2.** De directeur is voorzitter van het in artikel 1 bedoelde Basisoverlegcomité, de adjunct-directeur is er ondervoorzitter van. Deze laatste vervangt de voorzitter bij zijn afwezigheid.

**Art. 3.** Behalve de voorzitter en de ondervoorzitter bestaat de overheidsdelegatie uit twee personeelsleden van het Centrum voor gelijkheid van kansen en voor racismebestrijding, elk van een verschillende taalrol. Voor elk effectief lid wordt een plaatsvervanger aangevoerd.

**Art. 4.** Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Brussel, 10 april 2003.

G. VERHOFSTADT

#### SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2003 — 1791

[C — 2003/14102]

**4 AVRIL 2003.** — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière

RAPPORT AU ROI

Sire,

L'arrêté royal que je me permets de soumettre à la signature de Votre Majesté vise à modifier fondamentalement le partage de la voie publique par l'introduction d'un nouveau concept, à savoir : « le Code de la Rue » dans le Code de la Route. Il va modifier ainsi les mentalités et les comportements des divers usagers, de manière à organiser un partage équilibré de l'usage de la voie publique. Ce nouveau code assurera une meilleure protection des usagers « doux » et garantira une meilleure sécurité routière.

La fonction des voies publiques ne sera plus uniquement une fonction de circulation et le nouveau code tiendra mieux compte de la place, des droits et des obligations des différents usagers se trouvant sur la voie publique, ainsi que d'une présomption spéciale en faveur des usagers les plus faibles.

Le titre de l'arrêté royal est modifié par l'ajout des mots suivants « et de l'usage de la voie publique » indiquant la portée élargie des modifications.

Fondamentalement, il tend à assurer un meilleur équilibre entre les différentes catégories d'usagers, à générer une plus grande sécurité routière pour les usagers doux par l'introduction de nouveaux concepts, par un élargissement de définitions existantes et par une meilleure adéquation des règles de circulation et de déplacement en fonction de l'espace.

D'un point de vue général, dans tout l'arrêté du 1<sup>er</sup> décembre 1975, les termes « les handicapés » ou « les moins-valides » sont remplacés par le terme plus respectueux de « personnes handicapées ».

Avis du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat dans son avis 35.145/4 du 26 mars 2003 estime que l'article 1<sup>er</sup> des lois coordonnées relatives à la police de la circulation routière délègue au « Roi le pouvoir d'arrêter des règlements généraux ayant pour objet la police de la circulation routière des piétons, des moyens de transport par terre et des animaux, ainsi que des moyens de transport par fer empruntant la voie publique ».

Le Haut Collège estime que cette loi ne l'habilite pas « à réglementer l'usage de la voie publique ».

Selon le Conseil d'Etat : la réglementation de la circulation routière : oui; de l'usage de la voie publique : non !

#### FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2003 — 1791

[C — 2003/14102]

**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 !

Or les deux concepts sont étroitement liés et s'interpénètrent.

La circulation routière constitue un usage de la voie publique. — A notre sens, trop restrictif, dans la mesure où la circulation routière a été jusqu'à présent principalement axée et organisée dans l'optique de la circulation des véhicules à moteur.

Les termes « usage de la voie publique » tels qu'utilisés dans le titre de l'arrêté royal doivent évidemment être contextualisés en fonction du cadre de l'habilitation légale.

On ne doit pas se méprendre, cet ajout reste intégralement dans le cadre et la philosophie de la loi d'habilitation et les dispositions modifiées ne s'en écartent pas; ce que le Conseil d'Etat souligne par ailleurs. De plus, il faut indiquer que les Gouvernements des Régions, étroitement associés à de nombreuses réunions sur le projet, n'ont jamais soulevé une telle remarque.

En ajoutant les mots « et de l'usage de la voie publique », on tend simplement mais fondamentalement à rappeler et à mettre en évidence que chaque usager de la voie publique y a sa place, et plus spécifiquement, les plus vulnérables.

#### Examen des articles

L'article 1<sup>er</sup> complète l'intitulé de l'arrêté royal, en introduisant la notion d'« usage de la voie publique ». La voie publique ne sera plus vouée uniquement à la fonction de circulation. Le terme « usage » est pris dans son sens large d'usage multifonctionnel. Cet ajout modifie, en l'élargissant, le champ d'application de ce code.

En clair, des usagers peuvent cohabiter sur une voie publique, en y exerçant notamment différents modes de déplacement. Ceux qui y circulent à proprement dit, doivent donc en tenir compte dans leur comportement.

L'article 2 redéfinit la portée du champ d'application de l'arrêté et introduit la notion d'usage de la voie publique.

L'article 3 modifie l'article 2 du texte actuel, en donnant une modification de la définition du terme place, et en introduisant de nouvelles définitions, dont celles de la zone de rencontre, de la rue, du rond-point, du trottoir, des accotements de plain-pied ou en saillie, du terre-plein, de l'usager, du piéton, et des utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes.

Ces définitions assurent donc un nouveau cadre de référence et mettent concrètement en œuvre une plus grande convivialité et un partage plus équilibré de la voie publique.

— art. 2.10 : le terme « place » est modifié : la nouvelle définition met l'accent sur la coexistence des fonctions de circulation, de séjour, de stationnement. Ceci modifie les règles de comportement des usagers qui s'y déplacent.

— art 2.15.2 : une nouvelle catégorie de moyen de déplacement est insérée avec un statut spécifique dans cette définition, à savoir, les patins à roulettes et les trottinettes.

Cette introduction tend à mettre fin à une incertitude quant à la place des usagers utilisant de tels moyens. Antérieurement leur assimilation automatique aux piétons les obligeait à emprunter toujours le trottoir, parfois au détriment de la sécurité des piétons.

Il convient de souligner qu'une réglementation semblable existe en Suisse.

— art 2.32. : le terme « zone de rencontre » constitue une nouvelle définition. En effet, à côté des « zones résidentielles », il existe des espaces déterminés par une fonction commerciale, artisanale, touristique, ou autre....

Il convient de noter que de telles zones de rencontre existent dans la réglementation suisse et des Pays-Bas.

— art. 2.38. : le terme « rue » a été introduit dans le code actuel pour tenir compte des spécificités des voies publiques en agglomération, ou dans une zone 30 ou zone résidentielle, dans lesquelles la présence des usagers non-motorisés est importante.

Les termes « rond-point », « trottoir », « accotement de plain-pied », « accotement en saillie », « ilot directionnel », « terre-plein », « usager », « piéton » ont été définis respectivement dans les articles 2.39 à 2.46 en vue de clarifier leur signification et de préciser la portée du texte en insérant ces notions.

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.

La jurisprudence avait dû pallier l'incertitude résultant de l'absence de définition de la notion de circulation locale en forgeant sa propre définition en y autorisant le stationnement de tiers.

Du fait de l'introduction de la définition de l'article 2.47 « excepté rue à circulation locale et rue à desserte locale », cette lacune est comblée par la détermination des catégories de véhicules ou usagers qui peuvent y accéder.

L'article 4 introduit la nouvelle dénomination des services de police.

L'article 5 modifie le titre II qui déterminait les règles de « circulation » qui s'intitule : « Règles d'usage de la voie publique ». Il élargit donc le cadre général de l'arrêté royal.

La philosophie générale du texte détermine un autre type de comportement et modifie le comportement de chaque usager sous un nouvel angle de responsabilité.

Ce titre constitue le cœur de la réforme car il partage notamment l'espace public et établit une responsabilité du plus fort par rapport au plus vulnérable.

L'article 6 du projet remplace l'ancien article 7 dont le titre est modifié comme suit : « Règles générales de comportement dans le chef des usagers »

L'article 7.1 nouveau de l'arrêté garantit l'usage partagé, en toute sécurité, de la voie publique à chaque usager.

L'article 6 du projet (modifiant l'article 7 de l'arrêté) constitue une des pierres angulaires de l'arrêté de modification car cet article introduit un principe général de prudence, en particulier par rapport aux cyclistes et aux piétons, notamment lorsqu'il s'agit d'enfants, de personnes âgées et de personnes présentant un handicap.

La formulation se rapproche étroitement des dispositions des points 40.2. et 40.ter. Ici il s'agit cependant de règles générales de comportement, alors que dans l'autre cas, ces règles sont explicitées en ce qui concerne les piétons et les cyclistes.

En formulant ici de manière générale des principes repris dans le corps de l'arrêté, on montre l'importance qu'on leur accorde. Ils constituent le noyau du présent arrêté.

Ce même principe est bien évidemment applicable à d'autres catégories de véhicules motorisés. Je cite par exemple, l'obligation particulière de prudence qui s'impose à un véhicule poids-lourds en présence d'un deux roues motorisés.

Ce même article, aux points 7.2, 7.3 et 7.4, édicte les obligations des usagers de la voie publique. Ils ne se gênent pas les uns les autres ou ne se mettent pas en danger. Il s'agit aussi ici d'attirer l'attention sur les comportements agressifs dans la circulation sur la voie publique.

On constate en effet une multiplication de comportements d'usagers qui, par leur négligence à l'égard d'autrui, voire de façon délibérée gênent ou mettent en danger d'autres usagers de la voie publique.

L'article 7 du projet complète l'article 8 de l'arrêté en prévoyant :

— au point 8.5 que le conducteur ne peut quitter le véhicule sans avoir pris les précautions nécessaires pour éviter tout accident ou tout usage abusif, et

— au point 8.6, l'interdiction d'accélération répétées du moteur au point mort et le souci de ne pas laisser le moteur en marche quand on est à l'arrêt, sauf en cas de nécessité.

En cas de nécessité signifie :

- arrêt au feu rouge
- arrêt dans la file
- taxi à l'arrêt
- démarrage de véhicules lourds (temps nécessaire à la mise en marché des différents systèmes)
- ou en cas de problèmes mécaniques.

Cette mesure fait partie intégrante des règles de comportement et de convivialité.

L'article 8 du projet modifie l'article 9 de l'arrêté, d'une part, - en autorisant les tricycles et quadricycles sans moteur dont la largeur, chargement compris, est inférieure à 1 mètre à emprunter également la piste cyclable;

De jurisprudentie heeft de onzekerheid die te wijten was aan de afwezigheid van een definitie van de notie plaatselijk verkeer onderzocht 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 40.ter. 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;

— d'autre part, en précisant que, dans les rond-points, sauf si une partie de la voie publique lui est réservée, le conducteur n'est pas tenu de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée de l'anneau. Il peut emprunter la bande de circulation qui convient le mieux à sa destination.

Toujours à propos de rond-points, il convient de signaler que l'article 14 du projet, complétant l'article 19 de l'arrêté, indique que le fait d'entrer dans un rond-point constitue une manœuvre de changement de direction n'impliquant pas l'usage des indicateurs de direction.

L'article 9 du projet modifie l'article 10.1.1° de l'arrêté de sorte que, en matière de vitesse tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, les autres usagers et en particulier les piétons et les cyclistes, le champ de visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement de son véhicule, pour qu'elle ne puisse être ni une cause d'accident, ni une gêne pour la circulation.

Cet ajout constitue une application directe du principe de la convivialité et du partage équilibré de la voie publique en obligeant tout conducteur à tenir compte des autres usagers et à faire tout particulièrement attention aux usagers faibles.

L'article 10 du projet modifie l'article 12 :

— au 12.1. en prévoyant dans les règles d'obligation de céder le passage, que tout usager doit céder le passage aux véhicules sur rails; à cette fin, il doit s'écarter de la voie ferrée dès que possible.

Il est rappelé dans ce contexte la priorité absolue des véhicules sur rails.

L'article 11 du projet stipule que l'article 16.8 est abrogé.

Cette disposition déterminait les conditions de dépassement d'un véhicule s'approchant d'un passage pour piétons ou d'un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

Cette manœuvre ne pouvait se faire qu'à une vitesse suffisamment réduite permettant au conducteur de s'arrêter devant un usager se trouvant sur le passage.

De graves accidents se sont néanmoins produits dans ces circonstances amenant à supprimer cette possibilité de dépassement.

L'article 12 du projet modifie l'article 17.2.5° de la manière suivante :

— 17.2. Le dépassement par la gauche d'un véhicule attelé ou d'un véhicule à plus de deux roues est interdit :

5° lorsque le conducteur à dépasser s'approche de ou s'arrête devant un passage pour piétons ou un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues.

Cette modification constitue le pendant de l'abrogation de l'article 16.8 et est motivée pour les mêmes raisons.

L'abrogation de l'article 16.8. et l'ajout à l'article 17.2.5° se complètent en vue d'interdire le dépassement d'un véhicule qui s'approche d'un passage pour piétons.

L'interdiction de dépassement dans un passage pour piétons se justifie lorsque la manœuvre de dépassement ne peut être menée à terme avant que le véhicule qui dépasse n'arrive au passage.

Un point 6 est introduit dans cet article 17 concernant l'interdiction de dépassement d'un véhicule de plus de 7,5 tonnes par temps de pluie. Cette disposition n'est pas d'application lors du dépassement de véhicules utilisant la bande de circulation réservée au trafic lent, ni par rapport aux véhicules agricoles.

L'article 13 prévoit de compléter l'article 19.2.1° en considérant le fait d'entrer dans un rond-point comme un changement de direction n'impliquant pas l'usage des indicateurs de direction. A l'inverse, le fait de sortir d'un rond-point constitue bien un changement de direction qui implique l'usage des indicateurs de direction.

L'article 14 du projet complète l'article 21.4.3° de l'arrêté en ajoutant le syntagme suivant : « ou de rouler en sens contraire au sens obligatoire. »

Dans l'article 21 de l'arrêté traitant de la circulation sur les autoroutes, l'ajout de cette interdiction de rouler en sens contraire au sens obligatoire au point 4.3° de cet article est une évidence, mais il convenait de la préciser pour éviter toute ambiguïté.

L'article 15 du projet modifie l'article 22bis.

Cet article règle la circulation dans les zones de rencontre et est annoncé par la définition de l'article 2.32.

— 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 bromfietsers nadert.

Dergelijk manœuvre 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 richtingaanwijzers 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.

Les articles 16, 17 et 18 ajoutent la nouvelle catégorie des utilisateurs de patins à roulettes et des trottinettes, dans l'article 22*quinquies*, 22*sexies* et 22*septies*.

L'article 19 du projet introduit un nouvel article 22*octies* : circulation sur les chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, aux cyclistes et aux cavaliers.

Cette mesure tend à sécuriser la circulation des usagers doux sur des chemins essentiellement agricoles, souvent des chemins de remembrement et permet d'éviter que ces chemins ne servent de voies de raccourci.

Comme indiqué, les véhicules se rendant ou venant des parcelles y afférant peuvent y circuler.

L'article 20 du projet ajoute un numéro 14 à l'article 25.1° interdisant le stationnement aux emplacements marqués d'un panneau prévu à l'article 70.2.1.3°, c (stationnement réservé aux véhicules utilisés par les handicapés).

Cette mesure s'inscrit en droite ligne dans la philosophie de la convivialité et de la protection des usagers doux.

L'article 21 du projet ajoute à l'article 28 de l'arrêté qui traite de l'ouverture des portières, l'obligation de prudence du côté de la rue à l'égard des piétons et des deux roues.

L'article 22 prévoit des dispositions particulières de sécurité en cas d'obscurité ou de mauvaises conditions atmosphériques pour les utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes. Il modifie donc l'article 30.

L'article 23 stipule que les agents de La Poste sont dispensés de porter le casque lors de la prise et du dépôt d'envois postaux, s'ils circulent en cyclomoteurs.

Il convient de noter que cette dispense vaut pour toutes les catégories de cyclomoteurs A et B et est valable uniquement dans le cadre de la distribution du courrier.

L'article 24 du projet modifie l'article 40 de l'arrêté édictant des règles de comportement des conducteurs à l'égard des piétons.

— L'obligation de redoublement de prudence prévue à l'article 40.2. en présence de piétons est élargie aux enfants, aux aveugles, aux personnes handicapées conduisant un véhicule.

Il y est indiqué, que le conducteur doit ralentir et au besoin s'arrêter.

— Il est prévu en outre que, dans les circonstances prévues à l'article 40.3.2., à savoir, lorsqu'un conducteur circule du côté d'un point d'arrêt d'un véhicule de transport en commun, où s'effectue l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, il doit, en agglomération, au besoin s'arrêter et ne peut redémarrer qu'à allure modérée.

Cette mesure est destinée à renforcer la sécurité des usagers des transports en commun, surtout aux endroits ils sont les plus vulnérables, c-à-d. lors de l'embarquement ou du débarquement.

— En outre, à l'article 40 de l'arrêté, un nouveau point 7 est introduit prévoyant que le conducteur doit laisser une distance latérale d'au moins 1 mètre entre son véhicule et le piéton lorsque ce dernier circule sur la chaussée dans les conditions prévues par le présent règlement.

Si cette distance minimale ne peut être respectée, le conducteur ne peut circuler qu'à l'allure du pas et au besoin s'arrêter.

Ces différentes mesures sont introduites en vue d'assurer une plus grande sécurité pour les piétons et autres usagers y assimilés par la définition qui en est donnée à l'article 2.46

L'article 25 du projet modifie l'article 41 de l'arrêté traitant du comportement à adopter à l'égard des différents groupes circulant sur la voie publique :

— d'une manière générale, il remplace le mot « cyclotouristes » par « cyclistes »;

— au point 41.1.2° le projet ajoute les mots « groupe de piétons » de sorte qu'il sera interdit aux usagers de couper les groupes de piétons, au même titre que les cortèges ou les processions;

— au point 41.3.1.2°, b) les mots « groupes de motocyclistes » et au littéra c) les mots « groupes de piétons » sont ajoutés, de sorte que les usagers doivent obéir aux indications qui sont formulées respectivement par les capitaines de route, et par les chefs de groupe.

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

Artikel 19 van het ontwerp voert een nieuw artikel 22*octies* 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 beampten 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 stoeien 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.

L'article 26 du projet introduit diverses modifications à l'article 42 de l'arrêté dont :

— le remplacement général, déjà évoqué supra, du mot « handicapés » par les mots « personnes handicapées »;

— l'adjonction d'un nouvel alinéa à l'article 42.2.1.2° prévoyant, qu'à l'extérieur des agglomérations, les personnes handicapées qui conduisent un véhicule mû par elles-mêmes ou équipé d'un moteur ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas peuvent emprunter la piste cyclable indiquée par le signal D7 ou par les marques prévues à l'article 74, à condition de ne pas gêner la circulation des conducteurs qui y circulent régulièrement;

— au point 42.3, il est prévu que les cortèges, les processions et les groupes de piétons conduits par un guide peuvent emprunter le côté gauche de la voirie quand leur sécurité est mieux rencontrée de la sorte. Dans ce cas ils doivent marcher en file indienne.

Lorsque les conditions de visibilité fixées à l'article 30 sont d'application, l'ordre des feux prescrits par l'article 30.3.5° est inversé.

Il peut en outre être fait usage de tout autre moyen d'être perçu et notamment de produits rétro-réfléchissants et/ou fluorescents;

— il est introduit un nouveau point 42.4.6 rédigé comme suit :

« Sauf s'ils y sont autorisés par des feux de signalisation, les piétons ne peuvent s'engager sur un passage pour piétons traversant des rails de tram ou un site propre de tram lorsqu'un tram approche. »

L'article 27 (modifiant l'article 43 de l'arrêté royal) édicte une règle de circulation et de sécurité à l'égard des utilisateurs de pistes cyclables tant entre eux qu'à l'égard des autres usagers.

En outre, à l'article 43.3.1°, il impose l'obligation d'utiliser un passage pour cyclistes lorsqu'il existe, aux catégories qui doivent l'emprunter (cyclistes, conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes).

L'article 28 (modifiant l'article 43bis) prévoit le changement du terme « cyclotouristes » par « cyclistes en groupe ». Le mot « touristique » revêt une connotation trop restrictive par rapport à l'ampleur du phénomène deux roues.

L'article 29 du projet introduit un article 43ter dans l'arrêté ayant pour titre « motocyclistes en groupe »

Cet article règle, à l'instar de ce qui est prévu pour les cyclistes en groupe, les modalités de circulation des motocyclistes en groupe.

L'article 30 (modifiant l'article 59.15) ajoute la référence à l'article 43ter (circulation des motocyclistes en groupe) aux dispositions que ne sont pas applicables aux autorités. Il fait également une toilette de texte pour la nouvelle appellation des services de police.

L'article 31 du projet introduit à l'article 68 de l'arrêté la possibilité de placer au-dessus du signal F1 (début d'agglomération) un signal C43 avec la mention 30 km/h.

Cette limitation vaut pour l'ensemble des voiries comprises dans les limites de l'agglomération.

Corollairement, s'il a été fait usage du placement indiqué, la même disposition existe avec un signal F3 (fin d'agglomération) avec le signal C45 avec la même mention.

A cet article, sont également introduit les signaux de début (F99c) et de fin (F101c) de « chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers » introduits par l'article 19 du projet.

L'article 32 du projet insère à l'article 69 de l'arrêté un signal D10, partie de la vie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes.

L'article 33 du projet introduit de nouveaux signaux de début et de fin d'agglomération.

L'article 34 abroge l'article 81.3.2. dont le texte est repris à l'article 7 du présent projet (adjonction de l'article 8.6).

L'article 35 est une disposition générale qui remplace, dans tout l'arrêté, les mots « handicapés » par la terminologie plus respectueuse de l'humanité de « personnes handicapées ».

L'article 36 remplace dans l'arrêté le mot « réfléchissants » par le mot « rétro-réfléchissant » s'agissant de produit renvoyant la luminosité.

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 tramspoor op eigen bedding loopt en een tram nadert ».

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 wijziging 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 referentie 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.

L'article 37 prévoit à titre transitoire le maintien des signaux F1 (début d'agglomération), F3 (fin d'agglomération) jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2015.

Le présent arrêté est un des outils que le Gouvernement estime nécessaire pour accroître la sécurité sur nos routes.

Telle est la portée de l'arrêté soumis à Votre signature.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,  
de Votre Majesté  
la très respectueuse  
et très fidèle serviteur,

La Ministre de la Mobilité et des Transports,  
Mme I. DURANT

**4 AVRIL 2003. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière**

ALBERT II, 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, notamment l'article 1<sup>er</sup>, modifié par les lois des 21 juin 1985 et 20 juillet 1991;

Vu l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, modifié par les arrêtés royaux des 27 avril 1976, 23 juin 1978, 8 juin 1979, 14 décembre 1979, 15 avril 1980, 25 novembre 1980, 11 mai 1982, 8 avril 1983, 21 décembre 1983, 1<sup>er</sup> juin 1984, 18 octobre 1984, 25 mars 1987, 17 septembre 1988, 22 mai 1989, 20 juillet 1990, 28 janvier 1991, 1<sup>er</sup> février 1991, 18 mars 1991, 18 septembre 1991, 14 mars 1996, 29 mai 1996, 11 mars 1997, 16 juillet 1997, 23 mars 1998, 9 octobre 1998, 15 décembre 1998, 7 mai 1999, 24 juin 2000, 17 octobre 2001, 14 mai 2002, 5 septembre 2002, 21 octobre 2002 et 18 décembre 2002;

Vu l'association des Gouvernements de région à l'élaboration du présent arrêté;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances du 24 septembre 2002;

Vu l'urgence motivée par la volonté du Gouvernement de modifier les comportements des usagers de la route en vue de réduire de manière drastique le nombre de morts et de blessés sur les routes belges, il s'impose de rééquilibrer la place entre les différents types d'usagers de la voie publique et notamment d'amener à ce que les usagers dits « forts » soient encouragés à davantage de prudence à l'égard des usagers plus vulnérables. Pour ce faire, il y a lieu de modifier les mentalités. Un tel changement se fera d'autant mieux et plus rapidement que les textes légaux feront davantage apparaître l'objectif de veiller à un meilleur partage de l'espace public.

Le présent projet d'arrêté royal a fait l'objet d'un long cheminement politique :

L'institut belge pour la sécurité routière a coordonné un groupe de travail représentatif des usagers non-motorisés chargé de proposer un projet de modification de l'arrêté royal actuel, appelé communément « code de la route ».

Le groupe de travail a rendu son rapport final en septembre 2001, après avoir confronté ses propositions à des représentants des usagers motorisés et des transports en commun.

Le Conseil des Ministres du 26 octobre 2001 a adopté le principe d'un « code de la rue » et donc la révision du dit arrêté royal.

Le rapport final a ensuite été intégré au groupe de travail des Etats généraux de la Sécurité routière qui l'a examiné durant la seconde moitié de l'année 2001.

Les conclusions des Etats généraux de la Sécurité routière ont intégré les éléments de ce rapport et ont été présentées le 25 février 2002.

Un projet d'arrêté royal a ensuite été élaboré.

Un groupe de travail CIMIT s'est réuni à 6 reprises d'octobre 2002 à décembre 2002.

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.

La procédure d'avis des Régions a été entamée en date du 18 décembre 2002. Ces avis nous sont parvenus fin février 2003.

Au regard de ce travail approfondi, il importe de pouvoir au plus tôt publier cet arrêté royal de manière à pouvoir informer suffisamment largement et précisément les citoyens des changements de comportement qu'il implique et afin de rencontrer les objectifs chiffrés établis à la suite des Etats généraux pour la sécurité routière.

Par ailleurs, le présent projet intègre également des modifications inspirées de propositions de lois qui ont été discutées dans le cadre du projet de loi portant diverses mesures en matière de sécurité routière, dont, par exemple, la clarification des dispositions relatives au fait de rouler en contre-sens sur une autoroute.

Enfin, les dernières statistiques font apparaître un nombre important de blessés graves et des tués parmi les usagers non-motorisés. Face aux indicateurs particulièrement négatifs par rapport aux autres pays européens, il s'impose d'agir au plus vite afin d'insuffler un changement de comportement et d'inciter à davantage de prudence sur nos routes et ce particulièrement entre usagers de types différents.

Vu l'avis 35.145/4 du Conseil d'Etat, donné le 26 mars 2003, en application de l'article 84, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité et des Transports,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** Dans l'intitulé de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière modifié par les arrêtés royaux des 27 avril 1976, 23 juin 1978, 8 juin 1979, 14 décembre 1979, 15 avril 1980, 25 novembre 1980, 11 mai 1982, 8 avril 1983, 21 décembre 1983, 1<sup>er</sup> juin 1984, 18 octobre 1984, 25 mars 1987, 17 septembre 1988, 22 mai 1989, 20 juillet 1990, 28 janvier 1991, 1<sup>er</sup> février 1991, 18 mars 1991, 18 septembre 1991, 14 mars 1996, 29 mai 1996, 11 mars 1997, 16 juillet 1997, 23 mars 1998, 9 octobre 1998, 15 décembre 1998, 7 mai 1999, 24 juin 2000, 17 octobre 2001, 14 mai 2002, 5 septembre 2002, 21 octobre 2002 et 18 décembre 2002 les mots suivants sont ajoutés :

« et de l'usage de la voie publique ».

**Art. 2.** La 1<sup>re</sup> phrase de l'article 1<sup>er</sup> du même arrêté est remplacée par :

« Le présent règlement régit la circulation sur de la voie publique et l'usage de celle-ci, par les piétons, les véhicules, ainsi que les animaux de trait, de charge ou de monture et les bestiaux. »

**Art. 3.** A l'article 2 du même arrêté modifié par les arrêtés royaux des 23 juin 1978, 1<sup>er</sup> janvier 1991, 18 septembre 1991, 1<sup>er</sup> janvier 1992, 16 juillet 1997, 1<sup>er</sup> octobre 1997, 9 octobre 1998 et le 14 mai 2002 sont apportées les modifications suivantes :

1° L'article 2.10 est remplacé par le texte suivant :

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

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

2° A l'article 2.15. sont apportées les modifications suivantes

a) L'article 2.15 devient l'article 2.15.1.

b) Un article 2.15.2 est ajouté :

« 2.15.2 Le terme « engins assimilés à des véhicules » désignent des moyens de déplacement à roues ou à roulettes, mus par la seule force musculaire des utilisateurs et qui ne répondent pas à la définition du cycle.

2.15.2.1° le terme « patins à roulettes » aussi appelé « rollers » désigne des chaussures équipées de roues avec lesquelles l'utilisateur se déplace.

2.15.2.2° le terme « trottinette » désigne le moyen de déplacement, avec guidon, sans pédales, propulsé par le mouvement du pied de l'utilisateur sur le sol. »

3° L'article 2.32. est remplacé par le texte suivant :

2.32 « Les termes « zones résidentielle » et « zone de rencontre » désignent une ou plusieurs voies publiques aménagées dont les accès sont indiqués par les signaux F12a, et les sorties par les signaux F12b.

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 Verkeersveiligheid 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, noodzakelijk 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 wieltjes 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 wieltjes 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.



La « zone résidentielle » est celle dans laquelle la fonction d'habitat est prépondérante.

La « zone de rencontre » est une zone dont les caractéristiques sont similaires à celles de la zone résidentielle mais où les activités peuvent être étendues à l'artisanat, au commerce, au tourisme, à l'enseignement et aux activités récréatives. »

4° Les articles 2.38 à 2.47 rédigés comme suit, sont ajoutés :

« 2.38. Le terme « rue » désigne une voie publique en agglomération, bordée en tout ou partie d'immeubles et donnant accès à des activités riveraines, caractérisée par le partage de l'espace entre les différents usagers. Les voiries, situées dans une zone 30 ou dans une zone résidentielle ou de rencontre, sont des rues.

2.39. Le terme « rond-point » désigne une voirie où la circulation s'effectue en un seul sens autour d'un dispositif central matérialisé, signalé par des signaux D5 et dont les voies d'accès sont pourvues des signaux B1 ou B5.

2.40. Le terme « trottoir » désigne la partie de la voie publique en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est spécifiquement aménagée pour la circulation des piétons, revêtue de matériaux en dur et dont la séparation avec les autres parties de la voie publique est clairement identifiable par tous les usagers.

Le fait que le trottoir en saillie traverse la chaussée ne modifie pas l'affectation de celui-ci.

2.41. Le terme « accotement de plain-pied » désigne un espace distinct du trottoir et de la piste cyclable compris entre la chaussée et un fossé, un talus, des limites de propriétés et situé au même niveau que la chaussée, qui peut être utilisé par les usagers repris dans les conditions du présent règlement.

L'accotement de plain-pied est généralement revêtu d'un matériau meuble difficilement praticable par les piétons.

2.42. Le terme « accotement en saillie » désigne un espace surélevé par rapport au niveau de la chaussée, distinct du trottoir et de la piste cyclable, compris entre la chaussée et un fossé, un talus ou des limites de propriétés.

L'accotement en saillie est généralement revêtu d'un matériau meuble difficilement praticable par les piétons.

2.43. Le terme « îlot directionnel » désigne un aménagement situé sur la chaussée destiné à canaliser la circulation des véhicules et constitué soit par un marquage, soit par une surélévation de la chaussée, soit par la combinaison des deux.

2.44. Le terme « terre-plein » désigne tout type d'aménagement implanté longitudinalement pour séparer les chaussées, à l'exception des marquages routiers.

2.45. Le terme « usager » désigne toute personne qui utilise la voie publique.

2.46. Le terme « piéton » désigne une personne qui se déplace à pied. Sont assimilées aux piétons les personnes handicapées se déplaçant en voiturettes manuelles ou électriques ne dépassant pas l'allure du pas, les personnes qui conduisent à la main une brouette, une voiture d'enfant, de malade ou tout autre véhicule sans moteur n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons et les personnes qui conduisent à la main une bicyclette ou un cyclomoteur à deux roues.

2.47. Les termes « excepté circulation local » ou « desserte locale » désignent une voie publique qui n'est accessible qu'aux véhicules des riverains de cette rue et des personnes se rendant ou venant de chez l'un d'eux y compris les véhicules de livraison; y sont aussi admis sans exceptions les véhicules des services d'entretien et de surveillance, lorsque la nature de leur mission le justifie, les véhicules prioritaires visés à l'article 37 et les cyclistes et les cavaliers. »

**Art. 4.** L'article 3 point 1° du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« le personnel du cadre opérationnel de la police fédérale et de la police locale; ».

**Art. 5.** Le titre II du même arrêté est modifié comme suit :

« Règles d'usage de la voie publique ».

**Art. 6.** L'article 7 du même arrêté est remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 7. Règles générales de comportement dans le chef des usagers.

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. « Ronde », 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 voortbewegen 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 bromfietst 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. Tout usager est tenu de respecter les dispositions du présent règlement.

Sans préjudice du respect des dispositions du présent règlement, le conducteur ne peut mettre en danger les usagers plus vulnérables, tels notamment les cyclistes et les piétons, en particulier lorsqu'il s'agit d'enfants, de personnes âgées et de personnes handicapées.

Il en résulte que, sans préjudice des articles 40.2 et 40ter, 2e alinéa, tout conducteur de véhicule est tenu de redoubler de prudence, en présence de tels usagers plus vulnérables, ou sur la voie publique où leur présence est prévisible, en particulier sur la voie publique telle que définie à l'article 2.38.

7.2. Les usagers doivent se comporter sur la voie publique de manière telle qu'ils ne causent aucune gêne ou danger pour les autres usagers, en ce compris le personnel oeuvrant pour l'entretien de la voirie et des équipements la bordant, les services de surveillance et les véhicules prioritaires.

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

7.4. L'usager est tenu de prendre toute mesure de nature à éviter de causer des dégâts à la voirie. Pour ce faire, les conducteurs doivent, soit modérer leur allure ou alléger le chargement de leur véhicule, soit emprunter une autre voie. »

**Art. 7.** L'article 8 du même arrêté est complété comme suit :

« 8.5. Le conducteur ne peut quitter le véhicule qu'il conduit ou les animaux qu'il guide ou garde sans avoir pris les précautions nécessaires pour éviter tout accident et tout usage abusif par un tiers.

Si le véhicule est pourvu d'un dispositif antivol, celui-ci doit être utilisé.

8.6. Il est interdit à tout conducteur de procéder, au point mort, à des accélérations répétées du moteur.

Les conducteurs doivent en outre veiller à ne pas laisser le moteur en marche au point mort sauf en cas de nécessité. »

**Art. 8.** A l'article 9 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 25 mars 1987 et 20 juillet 1990, sont apportées les modifications suivantes :

1° L'article 9.1.2.1° est complété par les dispositions suivantes :

« Lorsqu'une partie de la voie publique est indiquée par le signal D10, les cyclistes doivent faire usage de celle-ci.

Les tricycles et quadricycles sans moteur dont la largeur, chargement compris, est inférieure à 1 mètre peuvent également emprunter la piste cyclable. »

2° L'article 9.3. est complété par la disposition suivante :

« Sauf si une partie de la voie publique lui est réservée, le conducteur n'est pas tenu de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée dans l'anneau d'un rond-point.

Il doit toutefois se conformer aux marques délimitant les bandes de circulation. Dans ce cas, il peut emprunter la bande de circulation qui convient le mieux à sa destination. »

3° Il est ajouté après l'article 9.6, un article 9.7 rédigé comme suit :

« 9.7.1. Les utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes âgés de moins de 16 ans doivent emprunter le trottoir ou l'accotement praticables lorsque ceux-ci existent.

A défaut de trottoir ou d'accotement, lorsqu'une piste cyclable existe, ils doivent emprunter celle-ci.

Lorsque aucun de ces aménagements n'existe, l'usage de ces engins par eux est interdit sauf dans les zones résidentielles et de rencontre, sur les chemins réservés aux piétons ou cyclistes, dans les zones piétonnes et les rues réservées au jeu.

9.7.2. Les utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes âgés de plus de 16 ans doivent emprunter les pistes cyclables si elles existent.

A défaut de pistes cyclables :

— ils doivent emprunter le bord droit de la chaussée lorsque la vitesse des chaussées est limitée à 30 km/h. maximum;

— ils doivent emprunter le bord droit de la chaussée ou le trottoir ou l'accotement lorsque la vitesse des chaussées est limitée à 50 km/h maximum;

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, zwerfvuil of stoffen op de openbare weg te werpen, te plaatsen, achter te laten of te laten vallen, hetzij door er rook of stoom te verspreiden, hetzij door er enige belemmering aan te brengen.

7.4. 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 rechterraand 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 rechterraand van de rijbaan gebruiken wanneer de snelheid van de weg beperkt is tot maximum 30 km/u;

— moeten zij de rechterraand van de rijbaan gebruiken of het trottoir of de berm wanneer de snelheid van de weg beperkt is tot maximum 50 km/u;

— sur les autres voies publiques, hors agglomération, ils doivent circuler sur le trottoir ou sur l'accotement quand ils sont praticables, et, à défaut, sur le bord droit de la chaussée; sur les autres voies publiques, en agglomération, en l'absence de trottoir ou d'accotement, l'usage de ces engins leur est interdit. ».

**Art. 9.** L'article 10.1.1° du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« 10.1.1° Tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par la présence d'autres usagers et en particulier les plus vulnérables, les conditions climatiques, la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, le champ de visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement de son véhicule; sa vitesse ne peut être ni une cause d'accident, ni une gêne pour la circulation. ».

**Art. 10.** A l'article 12 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 11 mars 1997, sont apportées les modifications suivantes :

1° L'article 12.1. est remplacé par la disposition suivante :

«12.1. Tout usager doit céder le passage aux véhicules sur rails; à cette fin, il doit s'écarter de la voie ferrée dès que possible. ».

2° L'article 12.3.1. 1<sup>er</sup> alinéa est remplacé par le texte suivant :

« Tout conducteur doit céder le passage à celui qui vient régulièrement à sa droite, sauf s'il circule dans un rond-point. »

3° L'article 12.4., 2<sup>ème</sup> alinéa, est remplacé par le texte suivant :

« Sont notamment considérées comme manœuvres : changer de bande de circulation ou de file, traverser la chaussée, traverser une partie de la voie publique qui ne lui est pas réservée tels qu'un trottoir traversant, une piste cyclable, quitter un emplacement de stationnement ou y entrer, déboucher d'une propriété riveraine, effectuer un demi-tour ou une marche arrière, remettre son véhicule en mouvement. »

**Art. 11.** L'article 16 du même arrêté est modifié comme suit :

1° au point 2 il est ajouté le syntagme suivant : « sauf pour l'application de l'article 17.5 »;

2° le point 8 du même article est abrogé.

**Art. 12.** L'article 17.2. du même arrêté modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 1990 est modifié comme suit :

1° au 5° les mots « s'approche de ou » sont insérés entre les mots « à dépasser » et « s'arrête »;

2° un 6° rédigé comme suit est ajouté :

« 6° en cas de pluie sur les autoroutes, routes pour automobiles et routes à quatre bandes de circulation minimum avec ou sans terre-plein central, pour les conducteurs de véhicules et trains de véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 7,5 tonnes.

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

**Art. 13.** L'article 19.2.1° est complété par les dispositions suivantes :

« Le fait d'entrer dans un rond-point constitue un changement de direction n'impliquant pas l'usage des indicateurs de direction.

Le fait de sortir d'un rond-point est un changement de direction impliquant l'usage des indicateurs de direction. »

**Art. 14.** L'article 21 du même arrêté est modifié comme suit :

1° Les mots « aux utilisateurs des patins à roulettes et de trottinettes, » sont ajoutés à l'alinéa premier de l'article 21.1.

2° L'article 21.4.3° est complété comme suit :

« ou de rouler en sens contraire au sens obligatoire ».

— 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 oversteeft, 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.** L'article 22*bis*, introduit par l'arrêté royal du 23 juin 1978, est modifié comme suit :

1° Dans l'intitulé de l'article, les mots « et dans les zones de rencontre » sont rajoutés après les mots « zones résidentielles ».

2° Dans la première phrase, les mots « et dans les zones de rencontre » sont rajoutés après les mots « zones résidentielles ».

**Art. 16.** Dans l'article 22*quinquies* du même arrêté introduit par l'arrêté royal du 9 octobre 1998, la modification suivante est apportée :

A l'article 22*quinquies* 1. il est ajouté une catégorie nouvelle après le 2<sup>e</sup> trait :

« — les utilisateurs des patins à roulettes et les trottinettes; ».

**Art. 17.** Dans l'article 22*sexies* du même arrêté introduit par l'arrêté royal du 9 octobre 1998, la modification suivante est apportée :

A l'article 22*sexies* 1.1° il est ajouté une catégorie *h*) :

« *h*) les utilisateurs des patins à roulettes et des trottinettes. ».

**Art. 18.** Dans l'article 22*septies* 1, 3<sup>e</sup> alinéa du même arrêté les mots suivants insérés entre « aussi que » et « , ont accès » :

« les véhicules en possession d'une autorisation délivrée par le gestionnaire de voirie ainsi que les utilisateurs des patins à roulettes et des trottinettes et des ».

**Art. 19.** L'article 22 du même arrêté est complété par l'article 22*octies* rédigé comme suit :

« Circulation sur les chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers.

22*octies* 1. Outre les catégories d'usagers dont le symbole est reproduit sur les signaux placés à leur accès, les catégories d'usagers suivantes peuvent circuler sur ces chemins :

a) les véhicules rendant ou venant des parcelles y afférant;

b) les tricycles et quadricycles non motorisés;

c) les utilisateurs des patins à roulettes et des trottinettes;

d) les véhicules d'entretien, affectés au ramassage des immondices, de surveillance et les véhicules prioritaires.

Le début des chemins réservés aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers est indiqué par le signal F99c et la sortie par le signal F101c.

22*octies* 2. Les piétons, cyclistes et cavaliers peuvent utiliser toute la largeur des dits chemins. Ils ne peuvent entraver la circulation sans nécessité.

Les usagers de ces chemins ne peuvent se mettre mutuellement en danger ni se gêner. Les usagers motorisés, et particulièrement les véhicules agricoles, doivent redoubler de prudence en présence des piétons, des cyclistes, des utilisateurs des patins à roulettes et des trottinettes et des cavaliers. »

**Art. 20.** L'article 25.1. du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 25 mars 1987 et 20 juillet 1990, est complété comme suit :

« 14° aux emplacements de stationnement signalé comme prévu à l'article 70.2.1.3° c, sauf pour les véhicules utilisés par les personnes handicapées titulaires de la carte spéciale visée à l'article 27.4.1 ou 27.4.3. »

**Art. 21.** L'article 28 du même arrêté est complété par les mots suivants :

« en particulier les piétons et les conducteurs de véhicules à deux roues. »

**Art. 15.** Artikel 22*bis*, 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 22*quinquies* van hetzelfde besluit, ingevoegd bij koninklijk besluit van 9 oktober 1998, wordt volgende wijziging aangebracht :

In artikel 22*quinquies* 1. wordt na het tweede streepje een nieuwe categorie toegevoegd :

« — de gebruikers van rolschaatsen en steps; »

**Art. 17.** In artikel 22*sexies* van hetzelfde besluit, ingevoegd bij koninklijk besluit van 9 oktober 1998, wordt volgende wijziging aangebracht :

In artikel 22*sexies* 1.1° wordt een categorie *h*) toegevoegd :

« *h*) de gebruikers van rolschaatsen en steps. ».

**Art. 18.** In artikel 22*septies* 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 22*octies*, luidende :

« Verkeer op wegen voorbehouden voor landbouwverkeer, voetgangers, fietsers en ruiters.

22*octies* 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.

22*octies* 2. Voetgangers, fietsers en ruiters mogen de ganse breedte van de genoemde wegen gebruiken. Zij mogen het verkeer niet nodeloos 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 gesignaleerd 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.** Dans l'article 30 du même arrêté un point 5, comme suit, est ajouté :

« 30.5. Dans l'obscurité ou en cas de mauvaises conditions atmosphériques, les utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes, dans le cas où ils empruntent la piste cyclable, doivent être équipés d'une lumière blanche à l'avant et d'une lumière rouge à l'arrière.

En cas d'utilisation de la chaussée dans les mêmes circonstances, ils doivent en plus porter une veste de sécurité retroréfléchissante. »

**Art. 23.** L'article 36 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 14 mai 2002, est complété comme suit :

« Toutefois, sont dispensés du port du casque en cas de conduite d'un cyclomoteur :

— les agents de La Poste, lorsque dans le cadre de leur tournée, ils sont amenés à déposer ou relever du courrier successivement à des endroits situés à courte distance l'un de l'autre. »

**Art. 24.** A l'article 40 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 29 mars 1987, 20 juillet 1990, 14 mars 1996 et 9 octobre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au premier tiret de l'article 40.1, les mots « ou D10 » sont ajoutés après les mots « le signal D9 ».

2° L'article 40.2. est remplacé par la disposition suivante :

« 40.2. Le conducteur doit redoubler de prudence en présence d'enfants, de personnes âgées ou de personnes handicapées, notamment les aveugles munis d'une canne blanche ou jaune et les personnes handicapées conduisant une voiturette manuelle ou électrique ne dépassant pas l'allure du pas. Il doit ralentir et au besoin s'arrêter. »

3° La dernière phrase de l'article 40.3.2. est remplacée par la phrase suivante :

« A cette fin, il doit s'arrêter pour permettre l'embarquement et le débarquement, et ne peut se remettre en mouvement qu'à allure modérée. »

4° L'article 40 est complété par les dispositions suivantes :

« 40.7. Le conducteur doit laisser une distance latérale d'au moins un mètre entre son véhicule et le piéton lorsque ce dernier circule sur la chaussée dans les conditions prévues par le présent règlement.

Si cette distance minimale ne peut être respectée, le conducteur ne peut circuler qu'à l'allure du pas et au besoin doit s'arrêter.

40.8. Les utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes ne peuvent mettre en danger, ni gêner les piétons lorsqu'ils circulent sur le trottoir. Ils doivent y circuler à l'allure du pas. »

**Art. 25.** A l'article 41 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 25 mars 1987, 20 juillet 1990 et 7 mai 1999, sont apportées les modifications suivantes :

1° Dans le titre, les mots « groupes de piétons, » sont ajoutés après les mots « des cortèges, le mot « cyclistes » remplace le mot « cyclotouristes » et les mots « groupes de motocyclistes » sont ajoutés après le mot « cyclistes ».

2° A l'article 41.1.2°, les mots « , un groupe de piétons » sont ajoutés après les mots « un cortège ».

3° A l'article 41.3.1.2°, b), le mot « cyclistes » remplace le mot « cyclotouristes » les mots « et des groupes de motocyclistes » sont ajoutés après le mot « cyclistes » et avant « par des capitaines de route ».

4° A l'article 41.3.1.2°, c), les mots « des groupes de piétons et » sont rajoutés avant « des groupes de cavaliers ».

**Art. 26.** A l'article 42 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 20 juillet 1990 et 9 octobre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1° L'article 42.1. est remplacé par le paragraphe suivant :

« Lorsque les utilisateurs de patins à roulettes et de trottinettes circulent sur le trottoir, ils doivent respecter les dispositions applicables aux piétons en vertu du présent article. »

**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 voortbeweegt 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° Dans l'article 42.2.1.1° les mots « ou D10, » sont insérés après le terme « D9 ».

3° L'article 42.2.1.2° est complété par un troisième alinéa rédigé comme suit :

« A l'extérieur des agglomérations, les personnes handicapées qui conduisent une voiturette manuelle ou électrique ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas peuvent emprunter la piste cyclable indiquée par le signal D7 ou par les marques prévues à l'article 74 du présent règlement à condition de ne pas gêner exagérément la circulation des usagers qui y circulent régulièrement. »

4° L'article 42.3. est complété comme suit :

« Toutefois, les groupes de piétons composés de cinq personnes et plus, accompagnés d'un guide peuvent également emprunter le côté gauche de la voirie. Dans ce cas, ils doivent marcher en file indienne.

Lorsque les conditions de visibilité fixées à l'article 30 sont d'application, l'ordre des feux prescrits par l'article 30.3.5° est inversé. »

5° Il est introduit à l'article 42.4.1. un alinéa rédigé comme suit :

« Les piétons ne peuvent entraver la circulation sans nécessité sur les trottoirs traversant tels que définis à l'article 2.40. »

6° Il est introduit un article 42.4.6. rédigé comme suit :

« 42.4.6. Sauf s'ils y sont autorisés par des feux de signalisation, les piétons ne peuvent s'engager sur un passage pour piétons traversant des rails de tram ou un site propre de tram lorsqu'un tram approche. ».

**Art. 27.** l'article 43 du même arrêté, modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 1990, sont apportées les modifications suivantes :

1° L'article 43.2. est complété comme suit :

« Les utilisateurs de pistes cyclables ne peuvent ni se gêner, ni se mettre mutuellement en danger, ni avoir une conduite imprudente vis à vis d'autres usagers. »

2° Dans l'article 43.3. 1<sup>er</sup> alinéa est remplacé par le texte suivant :

« Quand il existe un passage pour cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, les cyclistes, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues et les utilisateurs des patins à roulettes et des trottinettes se trouvant sur la piste cyclable sont tenus de l'emprunter. ».

**Art. 28.** A l'article 43bis du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 18 septembre 1991 et 9 octobre 1998, sont apportées les modifications suivantes :

1° Le titre est remplacé par le titre suivant :

« Article 43bis. Cyclistes en groupe. »

2° A l'article 43bis. 1. les mots « groupes de cyclotouristes » sont remplacés par les mots « cyclistes en groupes »;

3° Aux articles 43bis 3.1. et 43bis 4., le mot « cyclotouristes » est remplacé par les mots « groupes de cyclistes ».

4° A l'article 43bis 3.3.1 la dernière phrase est supprimée.

**Art. 29.** Un article 43ter, rédigé comme suit, est introduit dans le même arrêté :

« Article 43ter. Motocyclistes en groupe.

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 zichtbaarheids-eisen, 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 niet nodeloos 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. Quand les motocyclistes roulent en groupe de deux minimum sur une voie publique divisée en bandes de circulation, ils ne doivent pas circuler en file indienne; ils peuvent être en deux rangs parallèles décalés, en respectant entre eux une distance de sécurité.

Si la chaussée n'est pas divisée en bandes de circulation, ils ne peuvent en aucun cas dépasser une largeur égale à la moitié de la chaussée. Si le croisement est impossible, ils doivent, le cas échéant, circuler en file indienne.

43ter 2. Les groupes de motocyclistes de plus de 50 participants doivent être accompagnés de deux capitaines de route au minimum. Les groupes de 15 à 50 participants peuvent être accompagnés de deux capitaines de route au minimum.

43ter 3.1° Les capitaines de route veillent au bon déroulement de la randonnée. Ces capitaines de route doivent être âgés de 25 ans au moins et porter un vêtement rétro-réfléchissant, qui indique en lettres noires sur le dos la mention « capitaine de route ».

2° Aux carrefours où la circulation n'est pas réglée par des signaux lumineux de circulation, un au moins des capitaines de route peut immobiliser de la manière énoncée à l'article 41.3.2. la circulation dans les voies transversales durant la traversée du groupe.

43ter 4. Les capitaines de route sont en possession d'un signal routier de type C3. »

**Art. 30.** L'article 59.15 du même arrêté est modifié comme suit :

1° les mots « 43ter » sont ajoutés après le mot « articles »;

2° les mots « véhicules de la gendarmerie, des services de police » sont remplacés par les mots suivants :

« véhicules de la police fédérale et de la police locale ».

**Art. 31.** A l'article 68 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 25 novembre 1980, 20 juillet 1990 et 18 septembre 1991,

1° Il est ajouté un paragraphe au texte du signal C 43 rédigé comme suit :

« Le signal C43, avec la mention 30 km/h, placé au-dessus du signal F1 vaut sur l'ensemble des voiries comprises dans les limites de l'agglomération. »

2° Il est ajouté un paragraphe au texte du signal C45 rédigé comme suit :

« S'il a été fait usage du panneau C43, avec mention 30 km/h, au-dessus du panneau F1, le panneau C45, avec la même mention, doit être placé au-dessus du panneau F3 de cette agglomération. »

**Art. 32.** Il est inséré à l'article 69.3 du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux du 9 octobre 1998 et 20 juillet 1990, après le signal D9, un signal D10 :

« D10

43ter 1. Wanneer motorfietzers 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 geschrinkt 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 motorfietzers 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



Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes. »

Deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers en fietsers. »

**Art. 33.** L'article 71.2. du même arrêté, modifié par les arrêtés royaux des 23 juin 1978, 17 septembre 1988, 20 juillet 1990, 16 juillet 1997 et 17 octobre 2001 est modifié comme suit :

1° Les signaux F1 et F3 sont remplacés par les dispositions suivantes :

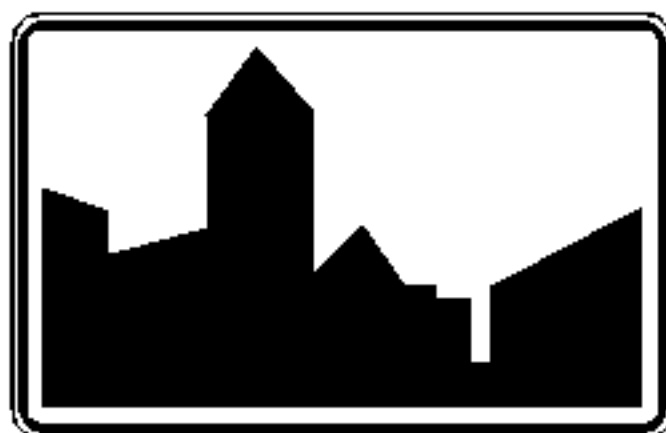
« F1a et F1b



**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





Commencement d'une agglomération.

Ce signal est placé à droite, à chaque accès d'une agglomération; il peut être répété à gauche.

F3a et F3b



Fin d'une agglomération.

Ce signal est placé à droite, à chaque sortie d'une agglomération; il peut être répété à gauche. »;

2° — Dans l'intitulé et le texte des signaux F 12a et F 12b, les mots « et dans les zones de rencontre » sont rajoutés après les mots « zones résidentielles ».

— Au premier alinéa du texte les mots « ou de zones de rencontre » sont insérés après les mots « zones résidentielles ».

— Au deuxième alinéa du texte les mots « ou une zone de rencontre » sont insérés après les mots « zone résidentielle ».

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



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° — Dans l'intitulé du signal F12b les mots « ou d'une zone de rencontre » sont insérés après les mots « zone résidentielle ».

— Dans l'unique alinéa du texte les mots « ou d'une zone de rencontre » sont insérés après les mots « zone résidentielle ».

4° Les signaux suivants sont insérés :

« F99c

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



Chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers.

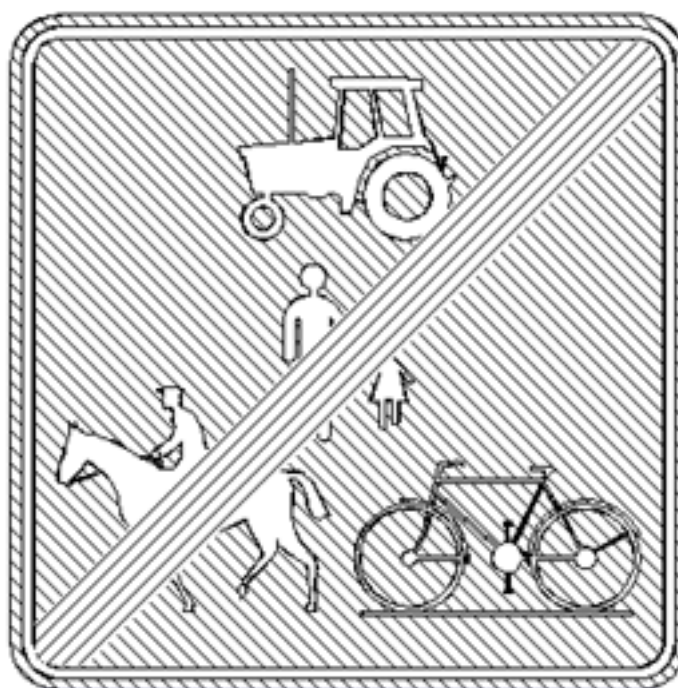
Le signal peut être adapté en fonction de la ou des catégories d'utilisateurs admises à circuler sur ce chemin.

F101c

Weg voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters.

Het verkeersbord mag aangepast worden volgens de categorieën van weggebruikers.

F101c



Fin du chemin réservé aux véhicules agricoles, aux piétons, cyclistes et cavaliers.

Le signal peut être adapté en fonction de la ou des catégories d'utilisateurs admises à circuler sur ce chemin. »

**Art. 34.** L'article 81.3.2 du même arrêté est abrogé.

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.** Dans l'ensemble de l'arrêté les mots « handicapés » sont remplacés par « personnes handicapées ».

**Art. 36.** Dans l'ensemble de l'arrêté les mots « réfléchissants » sont remplacés par « rétroréfléchissants ».

**Art. 37.** Il est inséré un article 85.2.

« Les signaux repris ci-après peuvent être maintenus jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2015.

F1

**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



Commencement d'une agglomération.

Ce signal doit être placé à droite à chaque accès d'agglomération, il peut être répété à gauche.

F3

Begin van een bebouwde kom.

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

F3



Fin d'agglomération. »

**Art. 38.** Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004 à l'exception des articles 4, 20, 23, 30,2°, 35 en 36, qui entrent en vigueur le premier jour du mois qui suit celui au cours duquel il a été publié au *Moniteur belge*.

**Art. 39.** Notre Ministre de la Mobilité et des Transports est chargée de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 4 avril 2003.

ALBERT

Par le Roi :

La Ministre de la Mobilité et des Transports,

Mme I. DURANT

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