

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

Arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière

RAPPORT AU ROI

Sire,

Le projet d'arrêté royal qui est soumis ci-joint à la signature de Votre Majesté modifie et remplace l'arrêté royal du 14 mars 1968 portant règlement général sur la police de la circulation routière.

Le nouvel arrêté, préparé par la section de législation du Conseil supérieur de la Sécurité routière, introduit une série de modifications qui tendent à harmoniser les dispositions du règlement belge sur la circulation routière avec les conventions internationales de Vienne sur la circulation et la signalisation routières (1968), les accords européens complétant ces conventions (1971) et le protocole sur les marques routières additionnel à l'accord européen sur la signalisation routière (1973).

Compte tenu de l'avis du Conseil d'Etat, les conventions internationales précitées ne sont pas mentionnées dans le préambule de l'arrêté, étant donné qu'elles ne sont pas encore introduites dans l'ordre juridique belge, et qu'elles ne modifient en rien, ainsi que le fait observer à juste titre le Conseil d'Etat, le pouvoir réglementaire découlant de l'article 1er de la loi relative à la police de la circulation routière.

En outre, le texte comprend diverses prescriptions qui avaient été suggérées par les membres du Conseil supérieur ou par certains organismes en vue de promouvoir la sécurité routière.

Une présentation nouvelle et simplifiée rendra les textes plus facilement accessibles au grand public.

Les dispositions techniques, seulement destinées aux constructeurs, ne sont plus reprises dans ce règlement, mais se retrouvent dans les règlements techniques.

Les prescriptions concernant la signalisation routière et le placement des signaux, uniquement destinées aux gestionnaires de voirie sont reprises dans un arrêté d'exécution particulier.

Discussion du nouvel arrêté

Le nouveau règlement sur la police de la circulation routière comporte cinq titres clairement séparés. Les dispositions préliminaires sont reprises sous le Titre I. Le Titre II comprend les règles de circulation et le Titre III la signalisation routière, à savoir les signaux lumineux de circulation, les signaux routiers et les marques routières.

Le Titre IV reprend certaines prescriptions techniques qui concernent l'usager de la route, et qui n'apparaissent pas dans les règlements techniques ou pour lesquelles il n'existe pas de règlement technique, comme par exemple, les cycles.

Enfin, le Titre V contient l'abrogation du règlement actuel, les dispositions transitoires nécessaires et la mise en vigueur du nouveau règlement.

TITRE Ier. — Dispositions préliminaires

1. Le champ d'application du Code de la Route est déterminé dans l'article 1er.

2. L'article 2 donne la signification des termes propres au règlement sur la circulation routière, qui doivent être connus de l'usager de la route afin de pouvoir comprendre et appliquer les textes réglementaires.

Il faut signaler en particulier :

— 2.2. Bande de circulation : Outre la notion classique de bande de circulation, délimitée par des lignes blanches, apparaît également la bande de circulation délimitée par des clous de couleur orange. Il s'agit des marquages provisoires en cas de travaux ce qui est parfaitement conforme au protocole sur les marques routières.

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Het ontwerp van koninklijk besluit dat hierbij ter ondertekening aan Uwe Majesteit wordt voorgelegd wijzigt en vervangt het koninklijk besluit van 14 maart 1968 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

Het nieuwe besluit, dat door de wetgevende sectie van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid werd voorbereid, voert een reeks wijzigingen in die er toe strekken de bepalingen van het Belgisch verkeersreglement in overeenstemming te brengen met de verdragen van Wenen nopens het wegverkeer en de verkeerstekens (1968), de Europese akkoorden ter aanvulling van voormelde Verdragen (1971) en het Protocol nopens de wegmarkeringen, gevoegd bij het Europees akkoord nopens de verkeerstekens (1973).

Rekening houdend met het advies van de Raad van State worden voormelde internationale verdragen niet vermeld in de aanhef van het besluit aangezien zij nog niet in de Belgische rechtsorde zijn opgenomen, en vermits, zoals de Raad van State overigens terecht opmerkt, deze niets toevoegen aan de reglementeringsbevoegdheid ontleend aan artikel 1 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

Verder omvat de tekst bepaalde voorschriften die door leden van de Hoge Raad en zekere organismen met het oog op het bevorderen van de veiligheid werden gesuggereerd.

Een nieuwe en vereenvoudigde presentatie zal de teksten gemakkelijker toegankelijk maken voor het grote publiek.

De technische bepalingen, alleen bestemd voor de constructeurs, werden niet meer hernomen in dit reglement en vinden hun plaats in de technische reglementen.

De voorschriften inzake signalisatie en plaatsing van de verkeerstekens, uitsluitend bestemd voor de wegbeheerders, worden opgenomen in een afzonderlijk uitvoeringsbesluit.

Besprekking van het nieuwe besluit

Het nieuwe verkeersreglement omvat vijf duidelijk afgelijnde titels. Onder Titel I komen de inleidende bepalingen voor. Titel II omvat de eigenlijke verkeersregels en Titel III de verkeerstekens, te weten de verkeerslichten, de verkeersborden en de wegmarkeringen.

Titel IV herneemt sommige technische voorschriften die de weggebruiker aanbelangen en niet in de technische reglementen voorkomen of waarvoor geen technisch reglement bestaat, zoals bv. de rijwielen.

Titel V tenslotte omvat de opheffing van het huidige verkeersreglement, de nodig geachte overgangsbepalingen en de inwerkingtreding van het nieuwe reglement.

TITEL I. — Inleidende bepalingen

1. Onder artikel 1 wordt het toepassingsgebied van het verkeersreglement vastgesteld.

2. Artikel 2 geeft de betekenis van de termen, eigen aan het verkeersreglement, die door de weggebruiker moeten gekend zijn om de reglementaire teksten te kunnen begrijpen en toe te passen.

Dienen in 't bijzonder vermeld :

— 2.2. Rijstrook : Buiten het klassieke begrip van rijstrook, afgebakend door witte strepen, wordt nu ook de rijstrook afgebakend door oranje spijkers ingevoerd. Het betreft hier een voorlopige markering bij werken die volledig conform is aan het protocol betreffende de wegmarkeringen.

— 2.3. et 2.4. : Conformément à l'avis du Conseil d'Etat en ce qui concerne l'article 22 de l'arrêté, les termes « autoroute » et « routes pour automobiles » sont définis ici.

— 2.7. Piste cyclable : Suivant la nouvelle définition, les pistes cyclables pourront également être délimitées par des marques routières, alors que, précédemment, seul était pris en considération le signal d'obligation.

En fait, une situation existante est ainsi régularisée; les marques routières actuelles devront cependant être adaptées.

— 2.8./2.9. Carrefour-place : Par dérogation à la convention de Vienne suivant laquelle une place est un carrefour, le terme « place » a été maintenu pour des raisons juridiques et relevant de la technique de circulation. La circulation ne s'y déroule en effet pas de la même manière qu'à un carrefour ordinaire.

— 2.10. Passage à niveau : Cette définition a été mise en concordance avec la seule définition reconnue par la convention, avec comme conséquence que les termes « voie ferrée sur siège propre », « voie ferrée sur siège spécial », « passage à niveau privé » et « traversée » disparaissent. Il en résulte que certaines traversées deviennent des passages à niveau et devront donc être signalées de cette manière.

— 2.11. Agglomération : Conformément à la convention seront seules considérées comme agglomérations, au sens du règlement, les espaces indiqués par les signaux ad hoc. Une période transitoire est cependant prévue afin de permettre aux gestionnaires de voirie de délimiter les agglomérations.

— 2.15. à 2.18. : Les termes « cyclomoteur », « motocyclette » et « véhicule automobile » sont adaptés à la convention supplantant les termes actuels « tricycle à moteur » et « quadricycle à moteur ». Dorénavant tous ces véhicules sont considérés comme véhicules à moteur, ce qui forme un tout logique.

3. Article 3. — Agents qualifiés.

Le personnel de la police militaire est repris parmi les agents qualifiés.

Jusqu'à présent, la police militaire ne pouvait, pour régler la circulation des colonnes militaires, que donner des indications, mais ne pouvait pas servir lorsque ces indications n'étaient pas suivies. Il est ainsi remédié à cette situation.

4. Les articles 4, 5 et 6 n'apportent en fait pas de nouveauté. Le lecteur perçoit mieux la force obligatoire des injonctions, de la signalisation routière et des règles de circulation et leur hiérarchie respective.

TITRE II. — Règles de circulation

5. L'article 7 groupe sous le titre « Principes généraux » certaines prescriptions générales du règlement.

Une nouveauté consiste en l'obligation d'utiliser le dispositif antivol lorsque le véhicule en est pourvu.

6. Article 8. — Les conducteurs.

a) L'article 8.2.3^e règle le problème de l'âge des conducteurs handicapés.

Pour cette catégorie d'usagers, une solution devait en effet être trouvée. Suivant le règlement actuel, l'âge minimal était fixé à 18 ans. En outre ils devaient circuler sur la chaussée.

Ces prescriptions posaient des problèmes insurmontables.

Dans l'esprit des conventions qui assimilent ces usagers aux piétons, ce point est réglé comme suit :

— l'exigence relative à l'âge n'est pas maintenue (art. 8.2.3^e),
— place sur la voie publique : ils peuvent, comme les piétons, emprunter les trottoirs ou les accotements (art. 42.2.1.2^e de l'arrêté). Dans le cas contraire, ils sont soumis aux règles applicables aux conducteurs circulant sur la chaussée. Ils ne pourraient pas, par exemple, rouler en sens interdit.

b) Conformément à l'avis du Conseil d'Etat la disposition relative à l'âge minimal pour la participation à des épreuves sportives sur des terrains en dehors de la voie publique est supprimée. Cette question tombe en effet en dehors du champ d'application du règlement sur la circulation routière et sera réglementée séparément.

7. Article 9. — Place des conducteurs sur la voie publique.

— Cet article détermine tout d'abord la place des conducteurs sur la voie publique.

— 2.3. en 2.4. : Conform à het advies van de Raad van State inzake artikel 22 van het besluit, worden hier de termen « autosnelweg » en « autoweg » gedefinieerd.

— 2.7. Fietspad : Volgens de nieuwe definitie zullen fietspaden ook kunnen aangeduid worden door wegmarkeringen, waar vroeger alleen het gebodsteken hiervoor in aanmerking kwam.

In feite wordt hierdoor een bestaande toestand geregulariseerd; de bestaande wegmarkering zal evenwel moeten aangepast worden.

— 2.8./2.9. Kruispunt-Plein : In afwijking van het verdrag van Wenen volgens hetwelk een plein een kruispunt is, werd de term « plein » om verkeerstechnische en juridische redenen behouden. Het verkeer verloopt hier inderdaad niet zoals op een gewoon kruispunt.

— 2.10. Overweg : Deze definitie werd in overeenstemming gebracht met de enige door het verdrag gekende definitie, met gevolg dat de termen « spoorweg op eigen bedding », « spoorweg op bijzondere bedding », « privé overweg » en « kruising » vervallen. Dit sluit in dat sommige kruisingen een overweg worden en als dusdanig zullen moeten gesigneerd worden.

— 2.11. Bebouwde kom : Conform aan het verdrag zullen alleen nog als bebouwde kom in de zin van het verkeersreglement beschouwd worden de door de verkeerstekens ad hoc gedelimiteerde gebieden. Een overgangsperiode wordt evenwel voorzien, om de wegbeheerders de mogelijkheid te laten de bebouwde kommen af te bakenen.

— 2.15. tot 2.18. : De termen « bromfiets », « motorfiets » en « auto » werden aangepast aan het verdrag waardoor de huidige « motordriewieler » en « motorvierwieler » verdwijnen. Voorts zijn al deze voertuigen motorvoertuigen, wat een logisch geheel vormt.

3. Artikel 3. — Bevoegde personen.

Het personeel van de militaire politie wordt opgenomen als bevoegd persoon.

Het is inderdaad zo dat bedoelde militaire politie tot op heden slechts aanduidingen kon geven bij het regelen van een militaire kolonne, maar niet kon optreden wanneer de gegeven richtlijnen niet werden nageleefd. Hieraan wordt nu verholpen.

4. De artikelen 4, 5 en 6 voeren in feite geen nieuwheid in. De lezer wordt evenwel duidelijk de bindende kracht van de bevelen, verkeerstekens en verkeersregels en de onderlinge hiërarchie hiertussen aangetoond.

TITEL II. — Verkeersregels

5. Artikel 7 groepeert onder de hoofding « Algemene beginselen » enkele algemene bepalingen van het reglement.

Nieuw is de verplichting het antidiefstalslot te gebruiken indien het voertuig ervan voorzien is.

6. Artikel 8. — De bestuurders.

a) Onder 8.2.3^e wordt de kwestie van de minder valide bestuurders geregeld op het gebied ouderdom.

Voor deze categorie weggebruikers moest inderdaad een oplossing gevonden worden. Volgens de huidige reglementering was de minimumleeftijd gesteld op 18 jaar. Bovendien moesten zij op de rijbaan rijden.

Deze voorschriften stelden onoverkoombare problemen.

In de geest van de verdragen die deze weggebruikers gelijkstellen met de voetgangers, wordt de zaak nu als volgt geregeld :

— de gestelde eis inzake ouderdom geldt niet (art. 8.2.3^e),
— plaats op de openbare weg : zij mogen zoals de voetgangers de trottoirs of bermen volgen (art. 42.2.1.2^e van het besluit). Doen ze dat evenwel niet dan moeten ze de voorschriften voor de bestuurders op de rijbaan naleven, zonet zouden ze bv. in een verboden richting kunnen rijden.

b) Conform aan het advies van de Raad van State wordt de bepaling inzake de minimumleeftijd voor deelname aan sportwedstrijden op terreinen buiten de openbare weg, geschrapt. Deze kwestie valt inderdaad buiten het toepassingsgebied van het verkeersreglement en zal afzonderlijk gereglementeerd worden.

7. Artikel 9. — Plaats van de bestuurders op de openbare weg.

— Vooreerst wordt de plaats van de bestuurders op de openbare weg omschreven.

— Il est prescrit ensuite que le conducteur qui s'est conformé aux indications des « portiques » doit reprendre sa place à droite dès que les circonstances le permettent. Dans le texte actuel, une telle disposition n'était pas prévue : on considérait qu'elle résultait implicitement de l'obligation générale de tenir la droite.

L'absence d'une telle prescription fut cependant invoquée pour occuper en permanence la deuxième ou troisième bande de circulation.

— Dans les agglomérations, le choix de la bande de circulation est autorisé, ce qui améliorera certainement la fluidité du trafic. Cette règle de circulation est d'ailleurs prévue dans la convention sur la circulation routière.

— En cas de circulation en files parallèles, le signal 69 a actuel n'est plus retenu étant donné qu'il n'est pas prévu par la convention sur la signalisation routière.

L'autorisation de l'autorité compétente est également écartée compte tenu de l'imprécision de cette disposition, ainsi que le signale à juste titre le Conseil d'Etat.

— Enfin, la circulation le long des bornes, refuges, etc... est décrite avec précision. Le texte actuel n'était pas clair et a été souvent mal interprété.

Les mots « sauf réglementation locale » ayant fait l'objet de critiques du Conseil d'Etat sont cependant maintenus, étant donné qu'il faut conformément à la loi de base sur la police de la circulation routière, un règlement local pour qu'il y ait dérogation.

8. Article 10. — Vitesse.

Cet article groupe et précise les prescriptions relatives à la vitesse.

Une nouveauté consiste dans le fait que le conducteur doit maintenir entre son véhicule et celui qui le précède une distance de sécurité suffisante.

9. Article 11. — Limitations de vitesse.

Une distinction claire est établie entre les limitations de vitesse dans les agglomérations et en dehors de celles-ci.

Un régime uniforme a été instauré sur les autoroutes et sur les routes divisées en quatre bandes de circulation ou plus dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation.

Ensuite apparaissent les limitations imposées en fonction de la nature du véhicule. Dans un souci d'uniformité, le poids maximal autorisé des camions est porté de 5 à 7,5 tonnes. Ce dernier tonnage est également repris des dispositions suivantes :

- art. 8.2.2° (âge minimal pour les conducteurs de poids lourds);
- art. 18 (distance entre les véhicules);
- art. 27.5.2° (limitation du stationnement de longue durée dans les agglomérations).

10. Article 12. — Obligation de céder le passage.

Le texte dit expressément que le conducteur prioritaire perd la priorité lorsqu'il remet son véhicule en mouvement après s'être arrêté. Cette prescription repose d'ailleurs sur la prudence fondée sur les dispositions relatives à l'exécution d'une manœuvre.

11. Article 13. — Annonce d'une manœuvre.

Dès qu'un déplacement latéral est nécessaire, il doit être annoncé. Ceci exclut toute discussion sur le fait de savoir si ce déplacement est important ou non.

12. Article 14. — Dégagement des carrefours.

Il est à remarquer que suivant le règlement actuel il est interdit de s'engager dans un carrefour lorsque l'encombrement de la circulation dans la direction que l'on va emprunter est tel qu'on devra s'immobiliser dans le carrefour, gênant ainsi la circulation dans les directions transversales. La notion « dans la direction que l'on va emprunter » était une source de confusion, et permettait de bloquer un carrefour.

Pour mettre fin à toute discussion et en vue de favoriser un trafic fluide, il était nécessaire de supprimer cette notion. Tel l'élle est rédigée, la disposition devient du reste conforme au code de la route.

13. Article 15. — Croisement.

Cet article groupe les prescriptions actuelles au sujet du croisement. Il n'est toutefois plus question de véhicules en mouvement qui exclut toute discussion.

— Verder wordt duidelijk gesteld dat bestuurder die de aanduidingen opvolgt die voorkomen op de portieken, zijn plaats rechts terug moet innemen zodra dit mogelijk is. In de huidige tekst was dergelijk voorschrift niet voorzien vermits aangenomen werd dat dit impliciet uit de algemene bepaling om rechts te rijden voortvloeide.

Het ontbreken van dergelijk voorschrift werd echter ingereden om bv. bestendig in de tweede of derde rijstrook te blijven rijden.

— Binnen een bebouwde kom wordt de keuze van rijstrook toegelaten, wat zeker een vlot verkeer zal in de hand werken. Deze rijwijze is overigens voorzien in het verdrag nopens het wegverkeer.

— Bij het verkeer in evenwijdige files wordt het huidige teken 69a niet weerhouden aangezien het niet voorzien is door het verdrag nopens de verkeerstekens.

Ook de toelating van de bevoegde overheid is niet weerhouden, gelet op de onnauwkeurigheid van deze bepaling, wat overigens terrecht werd opgemerkt door de Raad van State.

— Tenslotte wordt het rijden langs vluchtheuvels, zuilen enz nauwkeurig omschreven. De huidige tekst was onduidelijk en werd zeer dikwijls slecht geïnterpreteerd.

De woorden « behoudens plaatselijke reglementering » waarover kritiek van de Raad van State, werden echter behouden, aangezien hiervoor afwijking wel degelijk een plaatselijke reglementering nodig is op grond van de basiswet betreffende de politie van het wegverkeer.

8. Artikel 10. — Snelheid.

Groepeert en omschrijft nauwkeuriger de voorschriften inzake snelheid.

Nieuw is de bepaling luidens dewelke de bestuurder tussen zijn voertuig en zijn voorligger een voldoende veiligheidsafstand moet houden.

9. Artikel 11. — Snelheidsbeperkingen.

Een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de snelheidsbeperkingen binnen de bebouwde kommen en buiten de bebouwde kommen.

Een eenvormig regime wordt ingevoerd op autosnelwegen en op de wegen met vier of meer rijstroken waarvan er twee bestemd zijn voor iedere rijrichting.

Verder komen de beperkingen voor die opgelegd worden ingevolge de aard van het voertuig. Met het oog op eenvormigheid werd het hoogste toegelaten gewicht van de vrachtwagens van 5 ton op 7,5 ton gebracht. Dit laatste tonnage is tevens hernommen in volgende bepalingen :

- art. 8.2.2° (minimumleeftijd voor bestuurders van zwaarwegwachten);
- art. 18 (afstand tussen de voertuigen);
- art. 27.5.2° (beperking van het langdurige parkeren in de bebouwde kommen).

10. Artikel 12. — Verplichting voorrang te verlenen.

De tekst stelt uitdrukkelijk dat de bestuurder met voorrang deze voorrang verliest wanneer hij zijn voertuig terug in beweging brengt na gestopt te hebben. Dit voorschrift berust overigens op de rechtspraak die zich hierbij steunt op de bepalingen inzake het uitvoeren van een manœuvre.

11. Artikel 13. — Aankondiging van een manœuvre.

Zodra enige zijdelingse verplaatsing vereist is, moet deze kenbaar gemaakt worden. Dit sluit alle betwisting uit omtrent het feit of deze verplaatsing al dan niet belangrijk is.

12. Artikel 14. — Vrijmaken van de kruispunten.

Op te merken valt dat het volgens de huidige reglementering verboden is een kruispunt op te rijden wanneer het verkeer in de richting die men gaat nemen zodanig belemmerd is dat men op het kruispunt zal moeten stoppen en aldus het dwarsverkeer gaan hinderen. De notie « in de richting die men gaat nemen » was een bron van verwarring, en liet nog toe een kruispunt te blokkeren.

Om alle betwisting uit te sluiten en met het oog op een vlot verkeer was het nodig dit begrip te schrappen. Zoals nu gesteld komt de bepaling overigens overeen met de Wenertekst.

13. Artikel 15. — Kruisen.

Groepeert de huidige voorschriften inzake het kruisen, met die verstande evenwel dat hier geen sprake meer is van voertuigen in beweging, wat alle betwisting zal uitsluiten.

14. Article 16. — Dépassement.

a) A l'article 16.2 qui reprend la disposition suivant laquelle il n'y a pas de dépassement en cas de circulation en files parallèles, il est prévu que lors du choix de la bande de circulation comme réglé par l'article 9.4, il n'y a pas dépassement lorsqu'on roule plus vite dans une bande que dans une autre. Cette disposition est nécessaire pour rendre possible la circulation par bandes.

b) L'article 16.4.2° établit que l'emploi des feux indicateurs de direction est obligatoire seulement lorsque le conducteur doit se déplacer vers la gauche. Il est en effet également possible de dépasser sans se déplacer latéralement, comme par exemple le dépassement successif prévu sub 16.6.

Cependant, lorsqu'il y a déplacement latéral, important ou non, l'indicateur de direction doit être employé. Ainsi disparaît toute contestation au sujet de l'importance d'un déplacement latéral.

La notion d'« important » lors d'un déplacement latéral n'est d'ailleurs, comme signalé plus haut, pas maintenue dans la disposition concernant les manœuvres (art. 13 de l'arrêté).

c) L'article 16.6 prévoit l'obligation, qui constitue une innovation, de faire connaître son intention de reprendre sa place à droite. Une telle indication est très utile et parfois même nécessaire. Etant donné qu'un conducteur peut dépasser plusieurs véhicules sans reprendre sa place à droite, il est indispensable qu'il avertisse ceux qui le suivent de son intention. Lorsque la chaussée est divisée en bandes de circulation, l'emploi du feu indicateur de direction de droite est en outre imposé puisqu'il s'agit alors d'un changement de bande de circulation, ce qui constitue une manœuvre.

Actuellement, certains mettent en doute l'emploi de l'indicateur de direction de droite : avec la nouvelle prescription, les conducteurs doivent observer une règle simple et uniforme qui exclut toute contestation, ce qui est extrêmement souhaitable.

15. Article 17. — Interdiction de dépasser.

— Suivant la nouvelle définition du passage à niveau, il n'est pas exclu qu'il y ait des passages à niveau (antérieurement traversées de trams) où le dépassement ne peut être interdit.

En outre, on peut considérer que l'interdiction existante de dépasser sur les passages à niveau visait les passages à niveau formés par les voies du train.

Pour ce raisons, il a été jugé utile de prévoir l'interdiction de dépasser aux passages à niveau signalés par une croix de Saint-André.

Comme exception à cette interdiction ne sont maintenus que les passages à niveau munis de barrières ou de signaux lumineux de circulation.

— D'après la réglementation actuelle le dépassement à un carrefour en T est interdit ou non suivant que l'on a la priorité de droite ou non.

L'article 17.2.2° du nouvel arrêté règle clairement cette question : l'interdiction de dépasser est toujours applicable à un carrefour à priorité de droite, que l'on ait la priorité ou non.

En outre et conformément à l'article 17.2.2° b le dépassement est également interdit dans les autres carrefours pour les conducteurs qui doivent céder le passage.

— Le fait de tripler dépend de la largeur du véhicule et de la chaussée.

Le texte a été adapté en ce sens.

— En vue de garantir la sécurité des piétons le dépassement est interdit lorsque le conducteur a dépasser s'arrête devant un passage pour piétons.

16. Article 18. — Distance entre les véhicules.

— Ici également, le tonnage est porté à 7,5 tonnes.

— En ce qui concerne la distance entre véhicules en dehors des agglomérations, règle qui doit simplifier le dépassement, les véhicules dont la longueur dépasse 7 mètres sont repris conformément à la convention.

— A la demande des autorités militaires, l'art. 18.4. prévoit que le feu bleu ou vert doit se trouver à l'avant. L'actuel règlement prévoit cette lumière derrière le pare-brise ce qui posait des problèmes pour d'autres véhicules de l'OTAN.

14. Artikel 16. — Inhalen.

a) Onder 16.2 dat de bepaling herneemt luidens dewelke tussen twee files niet ingehaald wordt, wordt eveneens voorzien dat bij de rijstrookkeuze zoals geregeld onder art. 9.4, geen sprake is van inhalen wanneer in de ene strook sneller gereden wordt dan in de andere. Deze bepaling is noodzakelijk om het strokenverkeer mogelijk te maken.

b) Onder 16.4.2° wordt duidelijk gesteld dat het gebruik van de richtingslichten slechts verplicht is wanneer de bestuurder zich naar links moet verplaatsen. Het is immers ook mogelijk in te halen zonder zich zijdelings te verplaatsen, zoals bv. het achtereenvolgend inhalen voorzien onder 16.6.

Wanneer er evenwel een zijdelingse verplaatsing is, belangrijk of niet, moet de richtingsaanwijzer gebruikt worden. Aldus zal alle betwisting uitgesloten zijn omtrent een al dan niet belangrijke zijdelingse verplaatsing.

Het begrip « belangrijk » bij de zijdelingse verplaatsing werd overigens, zoals vroeger reeds gezegd, evenmin weerhouden in de bepaling omtrent de manoeuvres (art. 13 van het besluit).

c) Nieuw is de onder 16.6 ingevoerde verplichting luidens dewelke men steeds zijn voornemen moet te kennen geven dat men zijn plaats rechts terug gaat innemen. Men is inderdaad van oordeel dat een dergelijke aanduiding zeer nuttig en soms zelfs noodzakelijk is. Aangezien een bestuurder verschillende voertuigen kan inhalen zonder zijn plaats rechts opnieuw in te nemen, is het onontbeerlijk de achterliggers te verwittigen van zijn voornemen. Wanneer de rijbaan in rijstroken verdeeld is, is het gebruik van de rechtse richtingsaanwijzer bovendien verplicht vermits er dan een verandering van rijstrook is en dus een manuever.

Momenteel wordt het al dan niet gebruik van de rechtse richtingsaanwijzer door sommigen betwijfeld : met het nieuwe voorschrift krijgen de bestuurders een eenvoudige en eenvormige regel voorgeschreven die alle betwisting uitsluit, wat ten zeerste wenselijk is.

15. Artikel 17. — Inhaalverbod.

— Ingevolge de nieuwe definitie van de overweg, is het niet uitgesloten dat er zeker sommige overwegen (vroegere kruisingen van trams) zijn waar het inhalen niet kan verboden worden.

Bovendien mag aangenomen worden dat bij het nu bestaande inhaalverbod op overwegen steeds gedacht werd aan overwegen gevormd door treinsporen.

Om die reden werd het nuttig geoordeeld nu het inhaalverbod te koppelen aan de overwegen gesignalerd met het Sint-Andrieskruis.

Als uitzondering op het verbod werden alleen de overwegen met slagbomen of verkeerslichten weerhouden.

— Volgens de huidige reglementering is het inhalen al dan niet verboden op een T-kruispunt naargelang het geval men voorrang heeft of niet.

Onder 17.2.2° van het nieuwe besluit wordt deze kwestie duidelijk geregeld : het inhaalverbod geldt altijd op een kruispunt met voorrang van rechts, of men nu voorrang heeft of niet.

Bovendien en overeenkomstig artikel 17.2.2° b is het inhaalverbod eveneens verboden op de andere kruispunten voor de bestuurder die voorrang moeten verlenen.

— Het tripleren hangt af van de breedte van het voertuig en van de rijbaan.

De tekst werd in die zin aangepast.

— Met het oog op de veiligheid van de voetgangers wordt een inhaalverbod opgelegd wanneer de in te halen bestuurder stop voord een oversteekplaats voor voetgangers.

16. Artikel 18. — Afstand tussen de voertuigen.

— Ook hier werd het tonnage op 7,5 ton gebracht.

— Voor wat de afstand tussen de voertuigen buiten de bebouwde kom betreft, regel die het inhalen moet vergemakkelijken, werden conform aan het verdrag ook de voertuigen die langer zijn dan 7 m opgenomen.

— Op verzoek van de legerautoriteiten werd onder art. 18.4 voorzien dat het blauwe of groene licht zich vooraan moet bevinden. Het huidige reglement voorzag dit licht achter de voorruit, wat problemen stelde voor andere NATO-voertuigen.

17. Article 19. — Changement de direction.

a) Suivant les prescriptions actuelles, le mouvement vers la droite doit être effectué aussi court que possible et il faut serrer le plus possible le bord droit de la chaussée.

— La pratique a démontré que les conducteurs de longs véhicules et trains de véhicules ne peuvent pas toujours tenir leur droite, mais au contraire, doivent oblique à gauche avant de tourner à droite. Etant donné que cette manœuvre constitue un véritable danger, il a été estimé souhaitable de préciser clairement ce point (art. 19, 2.2° de l'arrêté).

Il est évident que dans ce cas les indicateurs de direction de droite doivent également être employés bien que l'on oblique d'abord à gauche : le conducteur doit en effet faire connaître suffisamment à temps aux usagers qui le suivent, son intention de tourner à droite.

— Etant donné qu'existe la possibilité de circulation en files parallèles ou par bandes sur la chaussée empruntée, il en résulte que le mouvement n'est pas exécuté aussi court que possible. Cette question est réglée par l'article 19.2.4°.

b) Conformément à l'avis du Conseil d'Etat la prescription obligeant de tourner à gauche après s'être porté à droite n'est pas maintenue.

Il s'agissait d'une règle typiquement belge inconnue à l'étranger et qui est en contradiction avec la convention de Vienne suivant laquelle il faut toujours se porter à gauche avant de tourner à gauche.

18. Article 20. — Circulation sur les voies ferrées et passages à niveau.

Pour des raisons de sécurité (fermeture des barrières durant l'immobilisation), il a été jugé souhaitable d'insérer une prescription analogue à celle de l'interdiction de bloquer une intersection (art. 14.2 de l'arrêté) et de s'immobiliser sur un passage pour piétons (art. 40.5 de l'arrêté).

Cette disposition se trouve à l'article 20.4.

19. Article 21. — Circulation sur les autoroutes.

— L'article 21.4 interdit l'arrêt et le stationnement tandis que le texte actuel interdit l'immobilisation. A ce propos, il est à remarquer que l'immobilisation peut survenir involontairement et que l'intention est d'interdire l'acte volontaire, c'est-à-dire l'arrêt ou le stationnement.

— Une disposition concernant le remorquage des véhicules est introduite sub 21.5. Il est en effet logique que les trains de véhicules visés, dont la vitesse est limitée et qui perturbent gravement le trafic, doivent quitter l'autoroute aussi vite que possible. Pour le moment, on invoque le texte qui impose une vitesse minimale de 70 km/h pour interdire l'autoroute à de tels trains de véhicules. Comme il s'agit cependant d'une interprétation contestable, il est indispensable de mentionner clairement cette prescription.

20. Article 22. — Circulation sur les routes pour automobiles.

Ces nouvelles prescriptions pour les routes indiquées par le signal routier F9, sont reprises à la demande expresse du Ministère des Travaux publics.

Elles concernent des semi-autoroutes où il n'y a cependant pas de vitesse minimale imposée étant donné l'existence de carrefours et que les deux sens de circulation ne sont pas nécessairement séparés par une berme centrale.

21. Article 23. — Arrêt et stationnement.

Les modifications les plus fondamentales au règlement concernent les prescriptions relatives à l'arrêt et au stationnement.

Etant donné qu'elles sont essentiellement liées à la signalisation, elles seront davantage commentées plus loin (sub 41.5 de ce rapport).

a) L'article 23 de l'arrêté reprend les principes généraux en matière d'arrêt et de stationnement.

— Il y a lieu d'interdire de ranger un véhicule à gauche sur les chaussées à deux sens de circulation, même lorsque le stationnement à droite est interdit ou impossible. Le stationnement à gauche sur de telles chaussées entraîne en effet des manœuvres dangereuses. Suivant l'article 23.1.1°, les véhicules doivent toujours, pour des raisons de sécurité, être rangés à droite dans le sens de la marche. Cette prescription est, de même, importante pour la simplification et l'adaptation de la signalisation : si le

17. Artikel 19. — Richtingsverandering.

a) Volgens de huidige voorschriften moet de beweging naar rechts steeds zo kort mogelijk uitgevoerd worden, en moet de bestuurder steeds zo kort mogelijk bij de rechterrand van de rijbaan blijven.

De praktijk heeft uitgewezen dat bestuurders van lange voertuigen en sleepen niet steeds zo dicht mogelijk bij de rechterrand van de rijbaan kunnen blijven, maar integendeel dikwijls naar links moeten uitwijken alvorens naar rechts af te slaan. Aangezien dit manœuvre een werkelijk gevaar betekent werd het wenselijk geoordeeld dit punt duidelijk te omschrijven (art. 19, 2.2° van het besluit).

Het is evident dat ook in dit geval de richtingsaanwijzers naar rechts moeten gebruikt worden ondanks het eerst naar links uitwijken : de bestuurder moet immers zijn voornemen dat er nl. in bestaat naar rechts af te slaan tijdig kenbaar maken aan de achterliggers.

— Aangezien de mogelijkheid tot fileverkeer of strokenverkeer op de ingeslagen weg bestaat, wat insluit dat de beweging niet zo kort mogelijk wordt uitgevoerd, wordt deze kwestie geregeld onder 19.2.4°.

b) Conform aan het advies van de Raad van State is het voorrecht van links afslaan na eerst naar rechts te zijn uitgeweken niet behouden.

Het betrof hier een typisch Belgische regel die niet gekend is in het buitenland, en die tegenstrijdig is met de bepalingen van het verdrag van Wenen, luidens dewelke men zich steeds naar links moet begeven alvorens links af te slaan.

18. Artikel 20. — Verkeer op spoorwegen en overwegen.

Om veiligheidsredenen (sluiten van slagbomen tijdens immobilisatie) werd het wenselijk geoordeeld een voorschrift in te voegen analoog aan de verbodsbeleid een kruispunt te blokkeren (art. 14.2 van het besluit) en te stoppen op een oversteekplaats voor voetgangers (art. 40.5 van het besluit).

Deze bepaling komt voor onder 20.4.

19. Artikel 21. — Verkeer op autosnelwegen.

Onder 21.4 wordt het stilstaan en parkeren verboden waar de huidige tekst het immobiliseren verbiedt. Hieromtrent dient opgemerkt dat het immobiliseren onvrijwillig kan gebeuren, en dat het de bedoeling is een wilsdaad te verbieden, nl. het stilstaan of parkeren.

Verder wordt onder 21.5 een bepaling ingevoegd betreffende het slepen van voertuigen. Het is inderdaad logisch dat bedoelde sleepen waarvan de snelheid beperkt is en die het verkeer ten zeerste hinderen, zohast mogelijk de autosnelweg moeten verlaten. Momenteel wordt de tekst die een minimumsnelheid van 70 km/u oplegt ingeroepen om dergelijke sleepen de autosnelweg te ontzeggen. Aangezien het echter om een zeer betwistbare interpretatie gaat, is het noodzakelijk dit voorshcrift uitdrukkelijk te vermelden.

20. Artikel 22. — Verkeer op autowegen.

Deze nieuwe voorschriften voor de wegen gesignaliseerd door het verkeersbord F9, werden opgenomen op uitdrukkelijk verzoek van het Ministerie van Openbare Werken.

Het betreft hier semi-autosnelwegen waar evenwel geen minimumsnelheid wordt opgelegd aangezien er kruispunten voorkomen en de twee rijrichtingen niet noodzakelijk van elkaar gescheiden zijn door een middenberm.

21. Artikel 23. — Stilstaan en parkeren.

De meest fundamentele wijzigingen van het reglement betreffen de voorschriften inzake het stilstaan en parkeren.

Aangezien deze evenwel in hoofdzaak samengaan met de signalisatie, worden ze later onder nr. 41.5 van dit verslag nader toegelicht.

a) Artikel 23 van het besluit herneemt de algemene principes inzake stilstaan en parkeren.

Men is van oordeel dat het links opstellen van de voertuigen moet verboden worden op rijbanen met twee rijrichtingen, zelfs wanneer het parkeren rechts verboden of onmogelijk is. Het links parkeren op zulke rijbanen brengt inderdaad gevaarlijke manœuvres mee. Luidens artikel 23.1.1° moeten de voertuigen om veiligheidsredenen steeds rechts in de rijrichting worden opgesteld. Dit voorschrift is eveneens van belang voor de vereenvoudiging en aanpassing van de signalisatie : wanneer het links

stationnement à gauche était autorisé, de trop nombreux panneaux à double face devraient être installés. En outre, des problèmes se poseraient quant à la distance sur laquelle le signal a effet.

— En autorisant le stationnement des deux côtés d'une chaussée à sens unique au lieu d'une voie publique à sens unique comme c'est actuellement le cas, le nombre de places de stationnement sera augmenté, tout en étant en parfait accord avec les conventions internationales.

b) En vue de faciliter le passage sur la chaussée et d'améliorer la sécurité, les véhicules doivent, dans la mesure du possible, être rangés sur l'accotement. Toutefois la sécurité des piétons a également été prise en considération (art. 23.1.2° de l'arrêté).

c) A l'article 23.2. se trouvent les dispositions concernant le stationnement sur la chaussée, c'est-à-dire lorsqu'il n'y a pas d'accotements ou que ces derniers sont insuffisamment larges, ou impraticables.

22. Article 24. — Interdiction de l'arrêt et du stationnement.

a) L'interdiction actuelle sur les passages pour piétons est étendue à 5 mètres en deçà des passages.

Cette disposition a pour objet d'améliorer la visibilité des piétons (art. 24.4°).

b) L'interdiction édictée à l'article 24.6° ne s'applique, suivant le texte actuel qu'en dehors des agglomérations. Pour des raisons de sécurité cette interdiction doit cependant valoir aussi dans les agglomérations.

c) Etant donné que des véhicules à l'arrêt peuvent également cacher la signalisation, l'arrêt et le stationnement sont interdits à moins de 20 mètres en deçà de la signalisation (art. 24.8°, 9° et 10° de l'arrêté). Suivant la réglementation actuelle, seul le stationnement était interdit en tel cas.

23. Article 25. — Interdiction de stationnement.

a) Etant donné les difficultés pour les autobus de quitter leurs points d'arrêt, la zone d'interdiction a été portée de 12 m à 15 m (art. 25.1.2° de l'arrêté) comme prévu d'ailleurs par la convention.

b) Conformément aux accords de Genève, le stationnement est interdit le long d'une ligne jaune discontinue indiquant le bord réel de la chaussée (art. 25.1.10°). Suivant la réglementation actuelle, il n'y a pas d'interdiction en ce cas. Cette ligne remplace l'actuelle ligne jaune continue qui n'est plus prévue dans le nouveau règlement.

24. Article 26. — Stationnement alterné semi-mensuel dans toute une agglomération.

Cet article prévoit la possibilité d'un stationnement alterné dans l'ensemble d'une agglomération, ce qui entraîne une grande économie de panneaux de signalisation.

Cette réglementation pourrait être adoptée par un grand nombre d'agglomérations à l'occasion du renouvellement de la signalisation de stationnement qui sera nécessaire.

25. Article 27. — Stationnement à durée limitée.

a) Cet article reprend tout d'abord les prescriptions relatives à la zone bleue.

b) L'article 27.3 introduit le parcomètre dans le règlement sur la circulation routière.

c) L'art. 27.4 règle les facilités de stationnement pour les handicapés. Pour résoudre les difficultés des handicapés qui doivent être accompagnés en permanence (aveugles, paralysés, etc...) la dérogation n'est plus limitée aux handicapés conduisant eux-mêmes un véhicule, comme c'est présentement le cas, mais est étendue aux handicapés véhiculés par une autre personne.

d) Art. 27.5 reprend les dispositions du règlement actuel avec adaptation du tonnage du point de vue de l'uniformisation.

26. Article 28. — Ouverture des portières.

Cet article reprend et complète la disposition actuelle.

27. a) les articles 29, 30 et 31 règlent l'emploi des feux.

— Seuls les feux réglementaires peuvent être utilisés. Ceux-ci sont décrits dans les règlements techniques et dans le règlement sur la circulation routière à l'intention des véhicules pour lesquels les règlements techniques ne sont pas d'application.

parkeren wordt toegelaten zouden te veel tekens met dubbel frame moeten geplaatst worden. Bovendien zouden zich problemen stellen inzake de geldigheidsafstand.

— Door het parkeren toe te laten langs beide zijden van een eenrichtingsrijbaan in plaats van een eenrichtingsweg zoals dit nu het geval is, wordt het aantal parkeerplaatsen verhoogd en is men volledig in overeenstemming met de internationale verdragen.

b) Met het oog op het vergemakkelijken van de doorgang op de rijbaan en alzo de veiligheid te verbeteren, moeten de voertuigen in de mate van het mogelijke op de bermen worden opgesteld. Hierbij werd evenwel ook aan de veiligheid van de voetgangers gedacht (art. 23.1.2° van het besluit).

c) Onder 23.2 komen de bepalingen voor inzake het parkeren op de rijbaan, wanneer er dus geen bermen zijn of wanneer deze niet breed genoeg of onberijdbaar zijn.

22. Artikel 24. — Stilstaan- en parkeerverbod.

a) Het huidige verbod op de oversteekplaatsen voor voetgangers wordt uitgebreid tot 5 m vóór de oversteekplaatsen.

Diese bepaling heeft tot doel de zichtbaarheid van de voetgangers te verbeteren (art. 24.4°).

b) Het onder 24.6 voorkomende verbod geldt volgens de huidige tekst slechts buiten de bebouwde kommen. Om veiligheid redenen moet dit verbod evenwel ook in de bebouwde kommen gelden.

c) Aangezien stilstaande voertuigen ook de signalisatie kunnen verbergen, wordt het stilstaan en parkeren verboden op minder dan 20 m vóór de signalisatie (art. 24.8°, 9° en 10° van het besluit). Volgens de huidige reglementering was hier slechts het parkeren verboden.

23. Artikel 25. — Parkeerverbod.

a) Gelet op de moeilijkheden voor autobussen hun halteplaatsen te verlaten werd de verbodszone van 12 m op 15 m verlengd (art. 25.1.2° van het besluit), zoals overigens voorzien door het verdrag.

b) Conform aan de akkoorden van Genève wordt het parkeren verboden langs een gele onderbroken streep die de werkelijke rand van de rijbaan aangeeft (art. 25.1.10°). Volgens de huidige reglementering geldt hier geen enkel verbod. Deze streep vervangt de huidige gele doorlopende streep, die in het nieuwe reglement niet meer voorzien is.

24. Artikel 26. — Halfmaandelijks beurtelings parkeren in een bebouwde kom.

Dit artikel voorziet de mogelijkheid tot beurtelings parkeren in het geheel van een bebouwde kom met daarbij een grote besparing aan verkeersborden.

Deze reglementering zou door meerdere bebouwde kommen kunnen gekozen worden ter gelegenheid van de vernieuwing van de parkeersignalisatie die noodzakelijk zal zijn.

25. Artikel 27. — Beperkte parkeertijd.

a) Vooreerst worden de voorschriften inzake blauwe zones hernomen.

b) Onder 27.3 wordt de parkeermeter in het verkeersreglement opgenomen.

c) Artikel 27.4. regelt de parkeerfaciliteiten voor mindervaliden. Om tegemoet te komen aan de moeilijkheden van de mindervaliden die voortdurend moeten vergezeld worden (blinden, valanden, enz.), geldt de afwijking niet alleen meer voor de mindervaliden die zelf een voertuig besturen, zoals dit thans het geval is, maar eveneens voor de mindervaliden die door een ander persoon gevoerd worden.

d) Artikel 27.5. herneemt de bepalingen van het huidige reglement met aanpassing van het tonnage uit een vormigheidsoogpunt.

26. Artikel 28. — Openen van portieren.

Herneemt en vult het huidige voorschrift aan.

27. a) Onder de artikelen 29, 30 en 31 wordt het gebruik van de lichten geregeld.

— Alleen de reglementaire lichten mogen gebruikt worden. Deze zijn omschreven in de technische reglementen en in het verkeersreglement voor de voertuigen waarop de technische reglementen niet van toepassing zijn.

— L'emploi des feux de brouillard avant est étendu au cas de forte pluie, autre celui de brouillard ou de chute de neige. L'emploi du feu de brouillard arrière, éblouissant sur chaussée mouillée par suite de la réflexion de la lumière, reste cependant limité aux cas de brouillard et de chute de neige.

Comme leur équipement sera obligatoire dans le futur, l'emploi des feux de brouillard arrière est imposé lorsque la visibilité est limitée en cas de semblables circonstances atmosphériques.

— L'article 30.2 règle l'emploi des feux sur les véhicules d'invalides.

b) L'article 32 règle l'emploi des feux particuliers.

28. a) L'article 33 règle l'emploi des avertisseurs sonores.

b) L'article 34 concerne l'emploi des miroirs rétroviseurs.

c) L'article 35 reprend les prescriptions relatives au port obligatoire des ceintures de sécurité.

d) L'article 36 : le port obligatoire du casque de protection est étendu aux cyclomotoristes. Pour des raisons pratiques, cette mesure n'entrera cependant en vigueur que le 1er octobre 1976.

29. a) L'article 37 groupe les dispositions concernant les conducteurs de véhicules prioritaires.

b) L'article 38, par contre, spécifie le comportement des usagers de la route à l'égard des véhicules prioritaires. Contrairement aux dispositions actuelles, suivant lesquelles il faut toujours se ranger et s'arrêter à l'approche d'un véhicule prioritaire annoncé par l'avertisseur sonore spécial, le nouveau texte prévoit que l'on doit immédiatement dégager et céder le passage, et s'arrêter au besoin.

— Il n'y a en effet pas de raison de s'arrêter lorsqu'un véhicule prioritaire approche en sens inverse et que le passage est libre, et ceci surtout lorsqu'il approche sur une autre chaussée de la même voie publique.

En outre, les véhicules peuvent, en certains cas, bloquer le trafic par leur arrêt et former ainsi un obstacle pour le véhicule prioritaire. Avec les nombreuses situations possibles, il n'est pas opportun de prévoir une règle stricte : l'important est de dégager et de céder le passage.

30. Article 39. — Comportement à l'égard des autobus quittant leurs points d'arrêt.

Cette nouvelle disposition a été reprise conformément aux dispositions de la convention de Vienne. Cette mesure avait d'ailleurs été principalement réclamée pour améliorer le rendement des transports en commun.

Ce texte vise le trafic circulant dans la même direction que l'autobus. Dans cette optique, le trafic suivant l'autobus doit ralentir et au besoins s'arrêter pour le laisser partir.

31. Les articles 40 (comportement des conducteurs à l'égard des piétons) et 41 (comportement à l'égard des colonnes militaires, etc...) reprennent les principes généraux du règlement actuel en la matière.

Suivant l'art. 41.1.4°, il est interdit de couper un groupe de concurrents participants à une course cycliste.

Le texte du règlement actuel parlait d'une course cycliste « autorisée ». Cette précision n'est cependant pas nécessaire.

— Chaque course cycliste, autorisée ou non, est dangereuse. La prudence est toujours de rigueur, sans que l'on doive se demander si la course est vraiment autorisée pour adapter son comportement;

— d'un point de vue social et humain, il ne convient pas de dispenser les conducteurs de la prudence nécessaire pour le motif que la course ne serait pas autorisée ou serait organisée à l'encontre de la réglementation en vigueur;

— une course se déroule sur une certaine distance : le conducteur venant d'une voie transversale, ne voit pas nécessairement le véhicule qui précède la course et ne sait donc pas dans ce cas si la course est autorisée ou non.

— Conformément à la réglementation existante, il n'y a pas, en principe, de course sans autorisation, on ne peut laisser supposer qu'il y a deux sortes de courses, c'est-à-dire celles qui sont autorisées et celles qui ne le sont pas.

— Het gebruik van de voormistlichten wordt uitgebreid van mist en sneeuwval tot felle regen. Het gebruik van de achtermistlichten die ten gevolge van de lichtweerkaatsing op de natte rijbaan verblinden, blijft evenwel beperkt tot mist en sneeuwval.

Ingevolge de in de toekomst verplichte uitrusting wordt het gebruik van de achtermistlichten verplicht bij beperkte zichtbaarheid door voormalige weersomstandigheden.

— Artikel 30.2 regelt het gebruik van de lichten op de invalidenwagentjes.

b) Artikel 32 regelt het gebruik van speciale lichten.

28. a) Artikel 33 regelt het gebruik van de geluidstoestellen.

b) Artikel 34 betreft het gebruik van de achteruitkijkspiegels.

c) Artikel 35 herneemt de voorschriften inzake de draagplicht van de veiligheidsgordels.

d) Artikel 36 : Het verplicht dragen van de valhelm wordt uitgebreid tot de bromfietsers. Om redenen van praktische aard zal deze maatregel slechts in werking treden op 1 oktober 1976.

29. a) Artikel 37. Groepeert de bepalingen betreffende de bestuurders van prioritaire voertuigen.

b) Artikel 38 daarentegen bepaalt het gedrag van de weggebruikers tegenover prioritaire voertuigen. In tegenstelling met de huidige bepalingen luidens dewelke men altijd moet uitwijken en stoppen bij het naderen van een priorair voertuig dat aangekondigd wordt door het speciaal geluidssignaal voorziet de nieuwe tekst dat men onmiddellijk de doorgang moet vrijmaken en voorrang verlenen, en dat men zo nodig moet stoppen.

— Er is inderdaad geen reden om te stoppen wanneer een priorair voertuig uit de tegenovergestelde richting nadert en de doorgang vrij is, en dit vooral wanneer het op een andere rijbaan van dezelfde openbare weg nadert.

Bovendien kunnen de voertuigen door te stoppen, in sommige gevallen het verkeer blokkeren en aldus een hindernis vormen voor het priorair voertuig. Met de veelvuldige toestanden die zich kunnen voordoen is het niet aangewenst een strikte regel te voorzien : wat van belang is, is de doorgang vrij te maken en voorrang te verlenen.

30. Artikel 39. — Gedrag tegenover autobussen die hun halteplaatsen verlaten.

Conform aan de beschikkingen van het verdrag van Wenen, werd dit nieuwe voorschrift hernomen. Er werd overigens ten zeerste op aangedrongen om aldus het rendement van het gemeenschappelijk vervoer te kunnen verbeteren.

Door de tekst wordt het verkeer dat in dezelfde richting rijdt als de autobus, geviseerd. In die optiek rust bijgevolg op het achterkomend verkeer de verplichting te vertragen en zo nodig te stoppen om de bussen te laten vertrekken.

31. Onder de artikelen 40 (gedrag van de bestuurder tegenover voetgangers) en 41 (gedrag tegenover militaire kolonnes, enz.) worden de algemene principes ter zake van het huidige verkeersreglement hernomen.

Luidens art. 41.1.4° is het verboden te breken door een groep renners die aan een wielerwedstrijd deelnemen.

De tekst van het huidige verkeersreglement sprak van een « vergunde » wielerwedstrijd.

— Elke wielerwedstrijd, al dan niet vergund, is gevaarlijk. Steeds is voorzichtigheid geboden zonder zich vooraf af te vragen of de wedstrijd wel vergund is, om dan zijn gedrag aan te passen;

— sociaal en menselijk gezien gaat het niet op de bestuurders te ontslaan van de nodige voorzichtigheid onder voorwendsel dat de wedstrijd niet vergund is of niet ingericht is volgens de ter zake geldende reglementering.

— een wedstrijd loopt over een zekere afstand : de bestuurder die uit een zijweg komt heeft het begeleidend voertuig dat voorafgaat niet gezien en weet dus ook niet of de wedstrijd al dan niet vergund is;

— overeenkomstig de bestaande reglementering is er in principe geen wedstrijd zonder vergunning, men mag niet laten veronderstellen dat er twee soorten wielerwedstrijden zijn, nl. vergunde en niet-vergunde.

32. Article 42. — Piétons.

— L'article 42.2.1.2° détermine la place des handicapés sur la voie publique.

Lorsque leur véhicule, même motorisé, ne peut rouler plus vite qu'à l'allure du pas, ces personnes peuvent emprunter les trottoirs ou accotements. Il s'agit d'une autorisation, mais non d'une obligation : il est toujours possible que les voitures d'invalides ne puissent, dans certaines circonstances, emprunter le trottoir ou l'accotement en saillie à cause de la différence de niveau, par exemple. S'ils restent sur la chaussée, les règles destinées aux conducteurs leurs sont applicables;

— En ce qui concerne la place des piétons sur la chaussée, l'obligation de tenir la gauche a été généralisée sur avis du Conseil supérieur de la Sécurité routière. Suivant la réglementation actuelle, cette obligation ne s'applique qu'en dehors des agglomérations.

— Quant à l'obligation d'emprunter un passage pour piétons, le Conseil supérieur a estimé souhaitable de déterminer une distance.

33. Article 43. — Conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs.

L'obligation pour les cyclistes de rouler en file sur la chaussée à l'approche de n'importe quel véhicule a comme avantage que toutes les catégories de véhicules sont maintenant visées. Ainsi disparaît le danger pouvant résulter de l'approche de véhicules relativement larges (par ex. charrettes à bras).

Suivant la réglementation actuelle, cette obligation n'existe pas qu'à l'approche d'un véhicule automoteur ou attelé.

34. Les articles 44 à 49 reprennent les prescriptions concernant les passagers, les chargements, les transports exceptionnels et les trains de véhicules.

— En ce qui concerne la signalisation d'un chargement au moyen du panneau carré, il est clairement précisé que lorsque le véhicule doit être éclairé, le feu rouge orienté vers l'arrière et les catadioptriques exigés à ce moment doivent être placés sur le panneau lui-même, ce qui est souhaitable puisque ce dernier doit être fixé à la plus forte saillie du chargement (art. 47.2).

— Lors d'un transport exceptionnel, un train de trois véhicules peut être nécessaire. Suivant la réglementation actuelle, la circulation d'un tel train de véhicules est autorisée par les gouverneurs de province.

Il s'agit en fait d'une erreur résultant d'une modification précédente du règlement sur la circulation routière, par laquelle la compétence d'autoriser un transport exceptionnel fut transférée des gouverneurs au Ministre des Travaux publics. La question relative aux trains de véhicules ne fut cependant pas modifiée. Il est donc remédié à cette lacune (art. 48.1, dernier alinéa).

— Le texte exprime maintenant d'une façon expresse que le remorquage de véhicules à moteur est interdit, sauf lorsqu'il s'agit d'un véhicule ne pouvant plus rouler par ses propres moyens ou qui ne présente plus les garanties de sécurité nécessaires (art. 49.3), et qui peut d'ailleurs être remorqué par une attache de fortune. Un tel véhicule ne peut en effet être considéré suivant la définition comme une remorque, ce qui implique que les prescriptions techniques à ce sujet ne sont pas d'application. Cette interdiction était implicitement comprise dans la réglementation actuelle.

35. A l'article 50 sont reprises les prescriptions relatives aux luttes de vitesse et épreuves sportives.

36. Aux articles 51 et 52, l'usager trouve les prescriptions relatives à son comportement en cas de véhicule en panne ou d'un chargement tombé sur la voie publique et lors d'un accident.

— Etant donné qu'il existe actuellement pour beaucoup d'usagers, un doute quant à l'autorisation d'employer un feu jaune-orange clignotant, ce dernier est maintenant expressément mentionné.

— Suivant le règlement actuel, le triangle de danger doit être placé sur les voies ordinaires à une distance minimale de 30 mètres en deçà de l'obstacle. Cette prescription ne peut pas être toujours observée, en particulier dans les agglomérations.

Pour ces raisons, il est également prévu que dans de telles circonstances, le triangle de danger peut être placé à une distance moindre et éventuellement sur le véhicule.

32. Artikel 42. — Voetgangers.

— Onder 42.2.1.2° wordt de plaats van de minder-validen op de openbare weg geregeld. Wanneer hun voertuig, zelfs met motor niet sneller dan stapvoets kan rijden, mogen deze personen even eens de trottoirs of bermen volgen. Het betreft hier een toelating maar geen verplichting : het is immers goed mogelijk dat de invalidewagen in bepaalde omstandigheden niet op de verhoogde berm of trottoir kan bv. wegens het niveauverschil. Blijven ze evenwel op de rijbaan dan gelden de verkeersregels voor bestuurders;

— Voor wat de voetgangers op de rijbaan betreft, wordt de verplichting links te gaan op advies van de Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid veralgemeend. Volgens de huidige reglementering geldt deze verplichting alleen buiten een bebouwde kom.

— Bij het verplicht volgen van een oversteekplaats voor voetgangers heeft de Hoge Raad het wenselijk geoordeeld een afstand te bepalen.

33. Artikel 43. — Fietsers en bromfietsers.

De verplichting voor de fietsers op de rijbaan achter elkaar te rijden bij het naderen van gelijk welk voertuig heeft tot voordeel dat nu alle categorieën voertuigen worden bedoeld. Aldus valt het gevraagd weg dat zou kunnen voortvloeien uit het naderen van tamelijk brede voertuigen (bv. handkar).

Volgens de huidige reglementering moet dit alleen bij het naderen van een voertuig met eigen beweegkracht of een gespan.

34. De artikelen 44 tot en met 49 hernemen de voorschriften inzake passagiers, ladingen, uitzonderlijk vervoer en slepen.

— Voor wat de signalisatie van een lading door het vierkantig bord betreft, wordt duidelijk gesteld dat wanneer het voertuig moet verlicht zijn, het naar achteren gericht rood licht en de reflectoren die op dat moment vereist zijn op het bord zelf moeten geplaatst worden, wat wenselijk is vermits dit laatste op de grootste uitstek van de lading moet bevestigd worden (art. 47.2).

— Bij uitzonderlijk vervoer kan eventueel een sleep van drie voertuigen noodzakelijk zijn. Volgens de huidige reglementering wordt het verkeer van dergelijke sleep toegelaten door de provincie-gouverneurs.

In feite betreft het hier een vergissing, gevolg van een vroegere wijziging van het verkeersreglement waarbij de bevoegdheid tot het afleveren van een vergunning voor uitzonderlijk vervoer van de gouverneurs op de Minister van Openbare Werken werd overgedragen. De kwestie betreffende de slepen werd toen niet gewijzigd en aan deze leemte wordt nu verholpen (art. 48.1, laatste lid).

— De tekst stelt nu uitdrukkelijk dat het slepen van motorvoertuigen verboden is, behalve wanneer het gaat om een voertuig dat niet meer op eigen kracht kan rijden of niet meer de nodige veiligheidswaborgen biedt (art. 49.3), en dat overigen met een noodkoppeling mag geslept worden. Dergelijk voertuig kan immers, overeenkomstig de definitie van een aanhangwagen niet als zodanig beschouwd worden, wat insluit dat de technische veiligheidsvoorschriften terzake niet gelden. Dit verbod was in de huidige reglementering impliciet begrepen.

35. Onder art. 50 worden de voorschriften betreffende de snelheids- en sportwedstrijden hernomen.

36. Onder de artikelen 51 en 52 vindt de weggebruiker de voorschriften betreffende zijn gedrag in geval van defect voertuig of van een op de openbare weg gevallen lading en bij een ongeval.

— Aangezien momenteel bij vele weggebruikers twijfel bestaat omtrent het al dan niet toegelaten gebruik van een oranjegeel knipperlicht, wordt dit nu uitdrukkelijk vermeld.

— Volgens het huidige reglement dient de gevardsdriehoek op gewone wegen steeds op een afstand van ten minste 30 m voor de hindernis geplaatst te worden. Dit voorschrift kan niet altijd nageleefd worden, ondermeer in de bebouwde kommen.

Om die reden werd dan ook voorzien dat in die omstandigheden de gevardsdriehoek op een kleinere afstand en eventueel op het voertuig zelf mag geplaatst worden.

— A propos du comportement lors d'un accident ayant provoqué exclusivement des dommages matériels, il est clairement spécifié que l'intervention d'un agent qualifié n'est nécessaire que lorsqu'il n'y a pas d'accord entre les parties quant à la constatation des faits. Il apparaît en effet que beaucoup d'usagers de la route pensent qu'il faut faire appel à un agent qualifié dans tous les cas.

— Suivant la réglementation actuelle, on peut en cas d'accident ayant provoqué exclusivement des dommages matériels et lorsqu'aucun agent qualifié ne peut être touché dans un délai raisonnable, faire déclaration de l'accident dans les 24 heures. Étant donné que légalement une plainte peut toujours être déposée dans un délai d'un an après les faits (prescription), on a considéré que préciser ce délai de 24 heures est sans utilité. Il s'indique cependant que la déclaration soit faite rapidement. Pour cette raison, il est maintenant prévu que la déclaration peut être faite dès que possible.

37. Les articles 53, 54, 55, 56, 57 et 58 reprennent les prescriptions relatives aux véhicules attelés, charrettes à bras, animaux, véhicules ou animaux halant des bateaux, circulation dans les ports et limitations de la circulation en période de dégel.

En ce qui concerne les limitations de circulation en période de dégel, il convient d'observer que la majorité des gouverneurs de province qui furent consultés sur l'opportunité de l'actuel signal d'interdiction n° 28, ont fait savoir que ce signal n'avait aucune utilité pratique et qu'il pouvait en conséquence être supprimé. Le Ministère des Travaux publics a appuyé ce point de vue. Étant donné que ce signal n'est pas repris dans la convention de Vienne, il n'a pas été retenu dans le nouveau règlement.

38. En conclusion du Titre II concernant les règles de circulation, l'art. 59 comprend des dispositions diverses qui, bien qu'ayant un rapport direct avec les règles de circulation, ne sont pas de véritables règles de circulation, ou ne s'appliquent pas à tous les usagers de la route, comme par exemple les dispositions dérogatoires pour la gendarmerie, etc...

TITRE III. — Signalisation routière

39. La disposition générale (art. 60) rappelle qu'un règlement particulier, destiné aux gestionnaires de voirie, détermine les dimensions et les règles de placement de la signalisation. Il est aussi renvoyé à cet arrêté ministériel pour la signalisation de chantiers et d'obstacles.

40. Chapitre Ier. — Signaux lumineux de circulation.

Dans un souci de clarté les signaux lumineux de circulation ont été divisés en signaux du système tricolore (art. 61), flèches d'évacuation d'un carrefour (art. 62), signaux du système bicolore (art. 63) et signaux à feux clignotants (art. 64).

1^o Signaux du système tricolore (art. 61).

a) La ligne d'arrêt dont il est question à l'article 61.1.1^e et 2^e sera normalement tracée en deçà du signal.

Psychologiquement, ce serait une erreur de laisser l'usager franchir le feu; en outre, il ne remarquerait pas le changement de phase.

b) Dans le système tricolore, les feux pourront être remplacés par une ou des flèches de couleur rouge, jaune-orange ou verte (art. 61.1.4^e), ce qui est d'ailleurs conforme à la convention de Vienne. Ce système permettra de remédier à certaines situations, étant donné qu'il permettra de régler la circulation dans différentes directions.

Par ailleurs, il offre l'avantage de connaître une phase intermédiaire (jaune-orange), ce qui n'est actuellement pas le cas avec la flèche verte allumée conjointement avec un feu rouge fonctionnant en permanence. L'absence d'une phase intermédiaire dans le système des flèches tel qu'il existe, entraîne certains conducteurs à franchir le feu rouge.

c) L'article 61.1.6^e prévoit la possibilité de placer des feux qui ne concernent que les cyclistes et cyclomotoristes.

d) En ce qui concerne la succession des feux, l'attention est attirée sur les dispositions de l'art. 61.3.2.

Dans le premier alinéa est repris le principe suivant lequel, lorsqu'il y a une signalisation lumineuse à un carrefour, toutes les voies doivent être équipées de feux. Ce principe existait déjà dans le règlement actuel.

Cette exigence n'apparaît cependant pas expressément dans la convention de Vienne. Il était donc possible de prévoir une signalisation lumineuse pour certains passages pour piétons qui

— Inzake het gedrag bij een ongeval met uitsluitend stoffelijke schade wordt duidelijk gesteld dat de tussenkomst van een bevoegd persoon slechts nodig is indien er tussen de partijen geen akkoord is omtrent de vaststelling. Het blijkt inderdaad dat vele weggebruikers nog steeds menen dat het in alle gevallen nodig is beroep te doen op een bevoegd persoon.

— Luidens de huidige reglementering kan men, wanneer geen bevoegd persoon kan bereikt worden binnen een redelijke tijd, bij een ongeval met uitsluitend stoffelijke schade aangifte doen van het ongeval binnen de 24 uur. Aangezien wettelijk steeds een klacht kan gedaan worden binnen een termijn van een jaar na de feiten (verjaring), werd geoordeeld dat het vaststellen van deze termijn op 24 uur van geen nut is. Het past evenwel dat de aangifte spoedig zou gedaan worden. Om die reden wordt nu bepaald dat de aangifte zodra mogelijk mag gebeuren.

37. De artikelen 53, 54, 55, 56, 57 en 58 hernemen de voor- schriften inzake gespannen, handkarren, dieren, voertuigen en dieren die vaartuigen jagen, verkeer binnen de havens en verkeersbeperking bij dooiweder.

Voor wat de verkeersbeperkingen bij dooiweder betreft, dient opgemerkt dat de meerderheid van de provincieoverheids bestuurders die omtrent de opportunité van het huidig verbodsteken nr. 28 werden geraadpleegd, hebben laten weten dat dit teken van geen enkel praktisch nut is en dat het bijgevolg mocht weggeleggen worden. Het Ministerie van Openbare Werken heeft deze stelling gesteund. Aangezien dit teken ook niet opgenomen werd in het verdrag van Wenen, werd het bijgevolg niet hernomen in het nieuwe reglement.

38. Tot besluit van Titel II betreffende de verkeersregelen omvat artikel 59 allerhande bepalingen die, alhoewel ze rechtstreeks verband houden met de verkeersregelen, geen eigenlijke verkeersregelen zijn ofwel niet voor alle weggebruikers van belang zijn, zoals bv. afwijkende bepalingen voor rijkswacht, enz.

TITEL III. — Verkeerstekens

39. Bij de algemene bepaling (art. 60) wordt er aan herinnerd dat een bijzonder reglement, bestemd voor de wegbeheerders, de afmetingen en de plaatsingsregels van de signalisatie vaststelt. Ook wordt naar dit ministerieel besluit verwezen voor de signalisatie van werken en verkeersbelemmeringen.

40. Hoofdstuk I. — Verkeerslichten.

Klaarheidshalve worden de verkeerslichten ingedeeld in driekleurige lichten (art. 61), ontruimingspijl op kruispunten (art. 62), tweekleurige lichten (art. 63) en verkeersknipperlichten (art. 64).

1^o Driekleurige verkeerslichten (art. 61).

a) De stopstreep waarvan sprake is in art. 61.1.1^e en 2^e zal normaliter vóór het licht aangebracht worden.

Psychologisch gezien zou het inderdaad fout zijn de bestuurder toe te laten voorbij het licht te rijden; bovendien zou hij de verandering van fase niet meer opmerken.

b) In het driekleurensysteem zullen de lichten kunnen vervangen worden door respectievelijk groene, oranjegele en rode pijlen (art. 61.1.4^e) wat overigens conform is aan het verdrag van Wenen. Dit systeem zal toelaten aan bepaalde situaties te verschillende aangezien hierdoor het verkeer in verschillende richtingen kan geregeld worden.

Bovendien heeft dit systeem het voordeel een tussenfase (oranjegeel) te kennen, wat nu niet het geval is met de groene pijl die samen met een permanent brandend rood licht brandt. De afwezigheid van een tussenfase bij het pijlensysteem zoals nu in voege, brengt sommige bestuurders er toe het rode licht voorbij te rijden.

c) Onder art. 61.1.6^e wordt de mogelijkheid voorzien lichten te plaatsen die alleen gelden voor fietsers en bromfietsers.

d) Voor wat de opeenvolging der lichten betreft wordt de aandacht gevestigd op de bepalingen van art. 61.3.2.

In het eerste lid werd het principe luidens hetwelk bij een kruispuntignalisatie alle wegen moeten uitgerust zijn met lichten en dat reeds in het huidige reglement voorkomt, hernomen.

Deze el is evenwel niet uitdrukkelijk door het verdrag van Wenen gesteld. Daarom was het dan ook mogelijk een lichtsignalisatie te voorzien voor sommige voetgangersoversteekplaatsen

se trouvent à proximité de carrefours sans pour autant prévoir une signalisation lumineuse pour tout le carrefour. Dans un tel cas, une signalisation normale à trois feux sera installée au passage ainsi qu'un signal « Stop » sur la voie transversale (art. 61.3.2., 2e alinéa).

En effet, lorsque des feux lumineux de circulation sont placés uniquement en vue de protéger un passage pour piétons, une installation complète sur les voies transversales n'est pas nécessaire si l'y circule qu'un trafic limité. La dépense pour une installation complète ne paraît pas justifiée et un signal « stop » peut suffire en pareil cas.

Cette solution permet d'équiper beaucoup de passages pour piétons, avec le système des feux tricolores sur une voie prioritaire, alors qu'actuellement il y a un feu vert avec feu clignotant jaune-orange.

Les feux susdits, c'est-à-dire le feu vert allumé conjointement avec le feu clignotant jaune-orange, ne sont d'ailleurs pas repris sur le plan international et doivent être remplacés.

2^e Flèche d'évacuation d'un carrefour (art. 62).

Ceci concerne un feu spécial pour accélérer le dégagement de carrefours importants où de nombreux conducteurs tournent à gauche. Il ne s'agit pas de la répétition d'un autre feu placé à l'entrée du carrefour.

3^e Signaux du système bicolore (art. 63).

Cet article reprend les feux pour piétons et les feux de circulation au-dessus des bandes de circulation.

— En ce qui concerne les feux pour piétons, une nouveauté est introduite, c'est-à-dire la possibilité de clignotement du feu vert, qui avertit les piétons du changement imminent de phase. Il n'est pas apparu nécessaire d'imposer ce clignotement pour tous les feux de cette catégorie, particulièrement si l'on tient compte des grandes dépenses qu'une telle obligation entraînerait. En outre, ce clignotement n'est qu'une indication n'entrant aucune obligation pour les piétons. Il est à remarquer qu'une phase jaune-orange ne peut être introduite pour les feux pour piétons, étant donné qu'elle ne serait pas conforme aux dispositions de Vienne et de Genève.

Il convient en outre d'observer qu'à l'avenir seuls seront placés des feux pour piétons représentant la silhouette d'un piéton.

— De même, une phase intermédiaire jaune-orange ne peut être introduite pour les feux au-dessus des bandes de circulation, étant donné que suivant les textes de Vienne, ces feux ne peuvent être que bicolores.

4^e Signaux à feux clignotants (art. 64).

— Le feu vert allumé conjointement avec un feu jaune-orange, introduit en 1968, n'est pas conforme aux prescriptions internationales de Vienne et de Genève et doit par conséquent être remplacé par un autre système de signalisation (art. 64.1).

— L'article 64.2 et 3 reprend les feux aux passages à niveau parmi les signaux lumineux de circulation.

41. Chapitre II. — Signaux routiers.

— Dans le nouveau règlement, les signaux routiers sont repris dans le texte et non plus en annexe comme c'était le cas dans le règlement actuel. On espère ainsi que les usagers liront les textes et ne se satisferont plus de l'étude de l'annexe.

— Dorénavant, seuls pourront être utilisés des panneaux additionnels en dessous du signal pour des indications complémentaires, alors que pour le moment des indications sur le signal routier lui-même sont autorisées, ce qui améliorera certainement la clarté.

— Le texte reprend uniquement les prescriptions intéressant les usagers de la route, étant donné qu'il existe un règlement particulier pour les gestionnaires de voirie.

— Les signaux routiers ont été classés conformément aux conventions internationales en six catégories.

1^e Article 66. — Signaux de danger.

a) Il est tout d'abord indiqué à l'usager à quel endroit il peut rencontrer des signaux de danger. Une telle disposition existe également à propos des autres catégories de signaux.

b) Une nouveauté est que chaque signal de danger se trouve à ± 150 mètres de l'endroit dangereux. Si ce n'est pas possible pour des raisons particulières, la distance est indiquée sur un panneau additionnel. Dans de telles circonstances, l'usager saura toujours avec précision où le danger existe.

die in de nabijheid van kruispunten liggen zonder daarom een lichtingsinstallatie voor gans het kruispunt te voorzien. In dat geval zal aan de oversteekplaats een normale driekleurige lichtinstallatie aangebracht worden en op de dwarsweg het teken « Stop » (art. 61.3.2., 2e lid).

Het is inderdaad zo dat wanneer verkeerslichten geplaatst worden met het doel alleen een oversteekplaats te beschermen, geen volledige installatie op de darswegen aangewezen is indien hierop slechts een gering verkeer plaats heeft. De uitgave voor een volledige installatie lijkt niet gerechtvaardigd en een stop-teken kan in dergelijke gevallen volstaan.

Dese oplossing laat toe vele oversteekplaatsen voor voetgangers, waar nu een groen licht met oranjegeel knipperlicht brandt, op een voorrangsweg met het driekleurig lichtsysteem uit te rusten.

Voormalde lichten, nl. het groene licht dat samen met het oranjegele knipperlicht brandt, is overigens niet aanvaard op het internationale vlak en moet vervangen worden.

2^e Ontruimingspil op een kruispunt (art. 62).

Het betreft hier een bijzonder licht om de ontruiming van belangrijke kruispunten, waar een groot aantal bestuurders naar links afslaan, te versnellen. Het is geen herhaling van een ander licht dat aan de toegang tot het kruispunt is geplaatst.

3^e Tweekleurige verkeerslichten (art. 63).

Hieronder komen de voetgangerslichten en verkeerslichten boven rijstroken voor.

— Voor wat de voetgangerslichten betreft werd een nieuwheid ingevoerd, nl. het mogelijk knipperen van het groene licht dat de voetgangers verwittigt voor de nakende verandering van fase. Het werd niet nodig geoordeeld dit knipperen voor al de lichten van deze categorie te verplichten inzonderheid rekening houdend met de grote uitgaven die een dergelijke verplichting zou meebrengen. Dit knipperen is bovendien slechts een aanduiding die voor de voetgangers geen enkele verplichting inhoudt. Op te merken valt dat een oranjegele fase bij de voetgangers lichten niet kan ingevoerd worden aangezien dit niet in overeenstemming is met de bepalingen van Wenen en Genève.

Bovendien dient opgemerkt dat in de toekomst alleen nog voetgangerslichten met de silhouet van de voetganger zullen geplaatst worden.

— Ook bij de lichten boven de rijstroken kan geen oranjegele overgangsfase ingevoerd worden, aangezien deze lichten volgen de teksten van Wenen alleen tweekleurig zijn.

4^e Verkeersknipperlichten (art. 64).

— Het groene licht dat samen met een oranjegeel knipperlicht brandt, dat in 1968 werd ingevoerd, stemt niet overeen met de internationale voorschriften van Wenen en Genève, en moet bijgevolg door een ander signalisatiesysteem vervangen worden (art. 64.1).

— Onder 64.2 en 64.3 worden de lichten aan de overwege onder de verkeerslichten opgenomen.

41. Hoofdstuk II. — Verkeersborden.

— In het nieuwe reglement komen de verkeersborden voor in de tekst, en niet meer in bijlage zoals dit thans het geval is. Gehoopt wordt dat de weggebruikers aldus de teksten zullen lezen en zich niet meer zullen tevreden stellen met het besteden van een bijlage.

— Nieuw is dat alleen nog onderborden zullen gebruikt worden voor bijkomende aanduidingen, waar momenteel ook opschriften op de verkeerstekens zelf toegelaten zijn, wat de duidelijkheid zeker ten goede zal komen.

— De tekst herneemt alleen die voorschriften die van belang zijn voor de weggebruikers, aangezien er een bijzonder reglement bestaat voor de wegbeheerders.

— De verkeersborden worden overeenkomstig de internationale verdragen ingedeeld in zes categorieën.

1^e Artikel 66. — Gevaarsborden.

a) Vooreerst wordt de weggebruiker er op gewezen waar de gevaarsborden kan ontmoeten. Een dergelijke bepaling komt oorspronkelijk van inzake de andere categorieën verkeersborden.

b) Nieuw is dat elk gevaarsbord op ± 150 m van de gevaarlijke plaats staat. Zo dit om bijzondere redenen niet mogelijk wordt de afstand op een onderbord aangegeven. In die omstandigheden zal de weggebruiker steeds nauwkeurig weten waar de gevaar zich bevindt.

c) Autre innovation : la longueur de la section dangereuse peut être indiquée par un panneau additionnel. On peut dire que de cette manière l'usager sera complètement informé des endroits dangereux le long de la chaussée, ce qui ne pourra qu'améliorer la sécurité de la circulation.

d) L'article 66.4. reproduit les signaux de danger. Quelques nouveaux signaux prévus par la convention de Vienne sont introduits.

Par ailleurs, il faut remarquer que les signaux 15a, 15b et 15c actuels (poteaux balises) ne sont pas repris. Ils sont imprécis pour les conducteurs, qui ignorent les distances de 50, 100 et 150 m séparant ces balises du passage à niveau. Désormais, les signaux de danger A41 et A43 seront placés à 150 m du passage à niveau, ou placés avec un panneau additionnel indiquant la distance à laquelle le passage à niveau se trouve, ce qui donnera une image exacte de la situation.

2^e Article 67. — Signaux relatifs à la priorité.

Sous ce titre sont regroupés tous les signaux réglant la priorité. Une nouveauté : le signal « stop »(B5) adopté sur le plan européen.

3^e Article 68. — Signaux d'interdiction.

a) Afin d'informer à temps l'usager d'une interdiction il est maintenant prévu qu'un signal d'interdiction peut être annoncé par un signal identique, complété par un panneau additionnel indiquant la distance approximative à laquelle l'interdiction commence.

Une telle indication peut être importante pour des signaux d'interdiction qu'on ne peut respecter immédiatement à l'endroit où ils se trouvent, p.ex. une limitation de vitesse.

b) L'article 68.3, reproduisant les signaux d'interdiction, ne reprend pas les signaux actuels 23a et 23b, relatifs à la circulation locale et qui sont spécifiquement belges. Ce signal n'est en effet pas reconnu sur le plan international, et du point de vue de la convention, une telle mesure doit être prise en ajoutant un panneau additionnel au signal C3.

4^e Article 69. — Signaux d'obligation.

Comme les signaux d'interdiction, les signaux d'obligation pourront également être présignalisés.

Une nouveauté : le signal D3 qui oblige le conducteur à suivre une des directions indiquées.

5^e Article 70. — Signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement.

a) L'arrêté prévoit une modification complète du système actuel. Ces modifications sont indispensables, étant donné que le système de signalisation actuel spécifiquement belge n'est pas conforme aux dispositions internationales en la matière.

En outre, la signalisation existante pose certains problèmes d'interprétation à l'usager (p.ex. interdiction de stationner avec autorisation de le faire pour une certaine durée) : pour cette raison un système positif est proposé.

b) La signalisation proposée, conforme aux conventions internationales, peut être résumée comme suit :

— Contrairement à la réglementation existante (valable 20 mètres en deçà du signal), les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement auront effet désormais en principe entre le signal lui-même et le prochain carrefour. Ces signaux routiers sont toujours complétés par des flèches, qui indiquent le début, à fin ou les exceptions au principe susdit (art. 70.2.2.).

— Pour remédier à la confusion actuelle, ne pourront désormais apparaître sur ces signaux que les mentions prévues dans le règlement.

— Une inscription sur un signal d'interdiction de stationnement ou d'interdiction d'arrêt et de stationnement (signaux E1 et E3) ne peut indiquer que la période pendant laquelle l'interdiction est applicable.

Une limitation de stationnement dans le temps ou la réservation pour une catégorie déterminée de véhicules doit être réalisée au moyen du signal P (E9).

— Seul le stationnement alternatif (il n'est plus question d'arrêt alternatif) par quinzaine est prévu. L'expérience, en effet, démontre que le changement journalier n'est pratiquement plus proposé dans les règlements communaux complémentaires; il offre par ailleurs aucun avantage sur le plan du trafic.

c) Nieuw is ook dat de lengte waarover de gevaarlijke plaats zich uitstrekken kan aangeduid worden met een speciaal onderbord. Gezegd mag worden dat op die wijze de weggebruiker ten volle ingelicht wordt over de gevaarlijke plaatsen langs de weg, wat de verkeersveiligheid zeker zal ten goede komen.

d) Onder 66.4 worden de gevaarsborden gereproduceerd. Hierbij worden enkele nieuwe tekens, voorzien in het verdrag van Wenen, ingevoerd.

Anderzijds dient opgemerkt dat de huidige tekens 15a, 15b en 15c (bakenpalen) niet meer hernoemd werden. Zij zijn onnauwkeurig voor de bestuurders die de afstanden van 50, 100 en 150 m die deze bakenpalen van de overweg scheiden, niet kennen. Voorstaan zullen de gevaarsborden A41 en A43 op 150 m van de overweg aangebracht worden, of geplaatst worden met een onderbord waarop de afstand vermeld wordt waarop de overweg zich bevindt, wat een juist beeld geeft van de situatie.

2^e Artikel 67. — Verkeersborden betreffende de voorrang.

Hier worden al de verkeersborden die de voorrang regelen gegroepeerd. Nieuw is het stopteken (B5), zoals aanvaard op Europees vlak.

3^e Artikel 68. — Verbodsborden.

a) Om de weggebruiker tijdig in te lichten omtrent een verbod wordt nu voorzien dat een verbodsborde mag aangekondigd worden door een gelijkaardig verkeersbord, aangevuld met een onderbord dat de afstand waarop het verbod begint bij benadering aanduidt.

Dergelijke aanduiding kan van belang zijn voor verkeersborden die men niet onmiddellijk van op de plaats waar ze staan, kan naleven, b.v. snelheidsbeperking.

b) Onder 68.3, dat de verbodsborde weergeeft, werd het huidige specifiek Belgische teken nr. 23a en 23b inzake plaatselijk verkeer niet hernoemd. Dit teken is inderdaad niet gekend op internationaal vlak, en conventioneel gezien dient dergelijke maatregel genomen door het bijvoegen van een onderbord bij het verbodsborde C3.

4^e Art. 69. — Gebordsborden.

Zoals de verbodsborde zullen ook de gebordsborden vooraf kunnen aangekondigd worden.

Nieuw is het verkeersbord D3 dat de bestuurder verplicht een der aangeduide richtingen te volgen.

5^e Artikel 70. — Verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren.

a) Het besluit voorziet een volledige wijziging van het huidige systeem. Deze wijzigingen zijn noodzakelijk aangezien het bestaande signalisatiesysteem typisch Belgisch is en niet overeenstemt met de internationale bepalingen ter zake.

Bovendien stelt de bestaande signalisatie zekere interpretatioproblemen voor de weggebruiker (bv. parkeerverbod met toelating te parkeren voor bepaalde duur) : om die reden wordt dan ook een positief systeem voorgelegd.

b) De voorgestelde signalisatie, die conform is aan de internationale verdragen, kan als volgt worden samengevat :

— In tegenstelling met de bestaande reglementering (geldig 20 m voor het teken) zullen de verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren voortaan in principe gelden tussen het teken zelf en het volgend kruispunt. Deze verkeersborden worden steeds aangevuld met pijlen, die het begin, het einde of afwijkingen op voormeld principe aanduiden (art. 70.2.2.).

— Om aan de huidige verwachte toestand te verhelpen, zullen voortaan geen andere opschriften meer mogen voorkomen bij deze tekens, dan deze voorzien in het reglement.

— Een opschrift bij een parkeerverbod of stilstaan en parkeerverbod (tekens E1 en E3) kan slechts de periode aanduiden tijdens welke het verbod geldt.

Een parkeerbeperking in de tijd of het voorbehouden voor bepaalde categorieën van voertuigen moet positief gebeuren bij middel van het teken P (E9).

— Alleen het beurtelings parkeren (geen sprake meer van beurtelings stilstaan) en dan nog slechts halfmaandelijks wordt voorzien. De praktijk heeft inderdaad uitgewezen dat het dagelijks afwisselen praktisch niet meer voorgesteld wordt in de aanvullende gemeentereglementen; het biedt overigens geen enkel voordeel op het gebied van het verkeer.

Le nouveau signal (E5-E7) prévu par les conventions, est introduit.

Pour le changement de côté, des heures de soirée bien définies sont imposées. Il fut tenu compte ici des difficultés d'un changement à minuit et des heures des spectacles et de la T.V.

Afin de limiter la durée du stationnement en cas de stationnement alternatif, seul le disque de contrôle (actuel système de zone bleue) est retenu : il permet un contrôle efficace sans une surveillance permanente.

— Le signal P (E9a à E9g) sera utilisé désormais pour autoriser ou réglementer le stationnement sur la voie publique, avec la même portée que les signaux d'interdiction de stationnement. On peut y indiquer une durée maximale, une restriction du stationnement ou des catégories déterminées de véhicules, ce qui signifie une réglementation positive.

— De même, les signaux concernant la zone bleue sont remplacés par de nouveaux signaux conformes à la convention (E13-E15).

— Enfin le signal E11 sera utilisé pour indiquer que le stationnement alternatif est d'application dans toute une agglomération.

c) Ce nouveau système de signalisation, qui entraînera le remplacement et le déplacement de la signalisation actuelle, pose évidemment des problèmes sur le plan de la mise en vigueur.

— Les gestionnaires de voirie doivent avoir le temps d'adapter la signalisation.

— L'usager quant à lui doit pouvoir opérer la distinction entre l'ancien et le nouveau système, ce qui sera possible grâce aux panneaux fléchés introduits par la nouvelle signalisation.

Il a été également décidé de peindre les poteaux des nouveaux signaux en orange. Le verso des signaux ancrés dans les murs sera peint en orange. Une certaine tolérance sera cependant nécessaire durant la période transitoire.

— Le stationnement uniquement à droite par rapport au sens de la marche (art. 23.1.1°) trouve également ici sa justification : non seulement on évite ainsi les manœuvres dangereuses, mais le gestionnaire de voirie n'est plus tenu de placer une quantité de signaux à double face.

6^e Article 71. — Signaux d'indication.

Cet article reprend et complète les signaux d'indication existants.

a) Le signal F9 introduit une nouveauté sur le plan des règles de circulation, c'est-à-dire les routes pour automobiles. L'adoption de ce signal forme un tout avec les dispositions de l'art. 22 déterminant les règles de circulation sur ces routes.

b) Le signal F17, indiquant une bande réservée aux bus, n'est pas prévu dans les conventions internationales mais a été conservé dans l'attente de l'introduction d'un signal réglant ce problème sur le plan européen.

c) Outre les habituels signaux d'indication, sont repris les signaux jaunes avec symbole noir, déjà placés actuellement sur les chantiers et donnant seulement des indications provisoires, mais très claires pour les usagers (signaux F79 et suivants).

d) L'actuel signal n° 62, désignant un sens unique, est remplacé par le signal F19 conforme à la convention.

42. Chapitre III. — Marques routières.

Dorénavant, toutes les marques seront blanches, excepté le marquage du bord de la chaussée où existe une interdiction de stationnement.

Dans un souci de clarté, un exemple de chaque marque est donné dans le règlement :

1^e L'art. 72 prévoit les marques longitudinales indiquant les bandes de circulation. Toutes sont blanches, excepté les marques provisoires, mentionnées ci-après au 2^e.

— Une nouveauté : la ligne continue ne peut être franchie en aucun cas (art. 72.2). La disposition actuelle, propre à notre pays, qui permet de franchir cette ligne pour tourner à gauche est contraire aux textes internationaux et doit disparaître.

Cette nouvelle disposition implique que de nombreuses marques routières devront être adaptées.

Hierbij wordt het nieuw conventioneel verkeersbord ingevoerd (E5-E7).

Om van kant te veranderen worden bepaalde avonduren vooropgesteld. Hierbij werd rekening gehouden met het onmogelijke middernachtuur en ondermeer met de spektakel- en T.V.-uren.

Om de parkeerduur bij het beurtelings parkeren te beperken, wordt alleen nog de controleschijf (huidige blauwe zone systeem) aanvaard : deze alleen maakt een doeltreffende controle mogelijk zonder doorlopend ter plaatse te moeten blijven.

— Het verkeersbord P (E9a tot E9g) zal voortaan gebruikt worden om het parkeren op de openbare weg toe te laten of te regelen, met eenzelfde geldigheidsafstand als de verkeersborden die het parkeren verbieden. Hier kunnen een maximumduur, een parkeerbeperking en bepaalde categorieën voertuigen geviseerd worden, wat een positieve reglementering betekent.

— Ook de verkeersborden inzake blauwe zone worden vervangen door nieuwe conventionele borden (E13-E15).

— Tenslotte zal het verkeersbord E11 worden gebruikt om aan te duiden dat het beurtelings parkeren van toepassing is in gans een bebouwde kom.

c) Dit nieuwe signalisatiesysteem, ingevolge hetwelk de bestaande signalisatie zal moeten vervangen en verplaatst worden, stelt zeker problemen op het gebied inwerkingtreding.

— De wegbeheerders moet de tijd gelaten worden de signalisatie aan te passen.

— Ook de weggebruiker moet het verschil kunnen opmerken tussen het nieuwe en oude systeem. Dit zal mogelijk zijn door de borden met pijl, gevoegd bij de nieuwe signalisatie.

Bovendien werd overeengekomen om de palen van de nieuwe verkeersborden oranje te schilderen, en op de verkeersborden, verankerd in muren, de achterzijde oranje te kleuren. Een zekere vredzaamheid zal evenwel geboden zijn tijdens de overgangsperiode.

— Het alleen rechts parkeren ten opzichte van zijn rijrichting (art. 23.1.1°) vindt ook hier zijn reden : niet alleen worden daarvoor gevaarlijke manœuvres verhinderd, maar de wegbeheerder is ook niet meer verplicht een massa verkeersborden met dubbel front te plaatsen.

6^e Artikel 71. — Aanwijzingsborden.

Herneemt en vult de bestaande aanwijzingsborden aan.

a) Het teken F9 voert een nieuwheid in op het gebied verkeersregels, nl. de autowegen. De aanneming van dit teken gaat samen met de bepalingen van art. 22 waarin de verkeersregels op die wegen worden vastgelegd.

b) Het verkeersbord F17 dat een voorbehouden busstrook aanduidt, is niet voorzien in de internationale verdragen, maar werd behouden in afwachting dat een verkeersbord ter zake op Europees vlak zal ingevoerd worden.

c) Buiten de gewone aanwijzingsborden worden gele verkeersborden met zwart symbool opgenomen, die nu reeds geplaatst worden bij werken en slechts tijdelijke aanwijzingen geven, maar zeer duidelijk zijn voor de weggebruikers (verkeersborden F75 en volgende).

d) Het huidige teken nr. 62 voor een eenrichtingsweg wordt vervangen door het conventionele teken F19.

42. Hoofdstuk III. — Wegmarkeringen.

Voortaan zullen alle markeringen wit zijn, behalve de boordmarkeringen waar een parkeerverbod geldt.

Klaarheidshalve wordt in het reglement een voorbeeld gegeven van elke markering :

1^e Art. 72 voorziet de overlangse markeringen die de rijstrook aanduiden, en allen wit zijn, behalve de tijdelijke markering hierna vermeld onder 2^e.

— Nieuw is dat de doorlopende streep in geen geval mag overschreden worden (art. 72.2). De huidige bepaling, eigen aan ons land, die toelaat deze streep te overschrijden om links af te slaan is strijdig met de internationale teksten en moet verdwijnen.

Deze nieuwe bepaling sluit echter in dat menige wegmarkering zal moeten aangepast worden.

— L'article 72.3 attire l'attention de l'usager sur le fait qu'une ligne discontinue spéciale annonce une ligne continue.

— Pour éviter tout contestation par suite de l'interdiction absolue de franchir une ligne continue, il est expressément prévu à l'art. 72.4 que l'on peut reprendre sa place directement à droite après une manœuvre de dépassement à un endroit où existent une ligne discontinue et une ligne continue juxtaposées.

2° L'art. 73 prévoit un marquage provisoire en cas de travaux.

La possibilité de telles marques résulte des accords de Genève. Il s'agit de marquage provisoire de bandes de circulation où la validité des lignes blanches est suspendue.

3° L'art. 74 décrit les marques délimitant une piste cyclable et en donne la nouvelle définition. Conformément aux accords de Genève, ces marques sont également de couleur blanche.

4° L'art. 75 décrit les marques indiquant le bord de la chaussée. Conformément aux accords internationaux, les couleurs blanche et jaune ont été retenues pour les marques indiquant le bord de la chaussée. Pour éviter les difficultés, le texte fait une distinction claire entre le bord réel et le bord fictif de la chaussée. Le bord réel peut être blanc, aux endroits où il est nécessaire de marquer le bord sans qu'aucune interdiction de stationnement ne soit d'application. En cas d'interdiction de stationner, le bord réel est indiqué par une ligne discontinue de couleur jaune (art. 75.1). Le bord fictif, marqué pour le moment par une ligne jaune continue, sera toujours indiqué à l'avenir par une large ligne continue de couleur blanche (art. 75.2).

5° — Les marques transversales (art. 76) deviennent de même, de couleur blanche, suivant le principe accepté à Genève. Ainsi les passages pour piétons et pour cyclistes seront, à l'avenir, blancs au lieu de jaunes.

— Hormis la ligne d'arrêt existante, est introduite la ligne transversale constituée par des triangles blancs adoptée à Genève. Cette ligne indique l'endroit où les conducteurs doivent s'arrêter au besoin pour céder le passage.

6° L'art. 77 comprend les autres marques routières, également blanches.

— En ce qui concerne les flèches de sélection (art. 77.1), il faut remarquer que l'obligation existante suivant laquelle on doit se trouver dans la bande signalée pour prendre la direction indiquée, est élargie. Conformément aux textes internationaux, le conducteur qui se trouve dans une bande de circulation signalée, est obligé de suivre la direction indiquée par la flèche.

— Une nouveau système de flèches sur le sol, adopté à Genève, est introduit. Il annonce une réduction du nombre de bandes de circulation dans le sens suivi (art. 77.2).

43. Chapitre IV. — Dispositions diverses.

— En dernière partie du Titre III, apparaissent à l'article 78, les prescriptions générales en ce qui concerne la signalisation des chantiers et des obstacles. Ce que comporte cette signalisation est décrit dans le règlement pour les gestionnaires de voirie. Il y est renvoyé à l'art. 60 de l'arrêté.

— Ensuite, les art. 79 et 80 reprennent les généralités concernant le balisage de la voie publique et le placement de la signalisation routière.

TITRE IV. — Prescriptions techniques

44. Etant donné que les règlements techniques ne sont applicables que pour les véhicules automobiles, motocyclettes et cyclo-moteurs, et pour les remorques de ces véhicules, le règlement doit contenir des dispositions techniques pour les autres véhicules. Par ailleurs, le règlement doit comprendre certaines prescriptions techniques pour les véhicules à moteur, intéressant l'usager et ne se rapportant pas à la construction des véhicules.

a) L'article 81 contient les prescriptions techniques pour les véhicules à moteur, pour lesquelles l'usager lui-même est responsable.

Une nouveauté : la prescription concernant les pneus des voitures et voitures mixtes.

D'une part, est introduite l'obligation de monter des pneus de même structure (radiale ou diagonale) sur le même essieu (art. 81.4.2.).

— Onder 72.3 wordt de aandacht van de weggebruiker er op gevestigd dat een bijzondere onderbroken streep een doorlopende streep aankondigt.

— Om alle betwisting te vermijden ingevolge het absoluut verbod een doorlopende streep te overschrijden, wordt onder 72.4 uitdrukkelijk gesteld dat men zijn plaats rechts terug mag innemen na een inhaalmaneuver op een plaats waar een onderbroken en doorlopende streep naast elkaar getrokken zijn.

2° Art. 73 voorziet een tijdelijke markering bij werken.

De mogelijkheid tot deze markering bestaat volgens de akkoord van Genève. Het betreft een tijdelijke rijstrookmarkering, waarbij de geldigheid van de witte strepen wordt opgeheven.

3° Art. 74 omschrijft de markeringen tot afbakening van een fietspad. Gaat samen met de nieuwe definitie. Overeenkomstig de akkoorden van Genève zijn ook deze markeringen wit.

4° Onder art. 75 worden de randmarkeringen van de rijbaan omschreven. Conform aan de internationale verdragen werden de witte en gele kleur weerhouden voor de randmarkeringen. Om alle moeilijkheden te voorkomen maakt de tekst een duidelijk onderscheid tussen de werkelijke en denkbeeldige rand van de rijbaan. De werkelijke rand kan wit zijn, waar het nodig is de rand te markeren, zonder dat enig parkeerverbod geldt. Met parkeerverbod wordt de werkelijke rand aangeduid met een gele onderbroken streep (art. 75.1). De denkbeeldige rand, die momenteel met een gele doorlopende streep wordt gemarkeerd, zal in de toekomst steeds met een brede witte doorlopende streep aangeduid worden (art. 75.2).

5° — Ook de dwarsmarkeringen (art. 76) worden volgens het te Genève aanvaarde principe wit. Zo zullen de oversteekplaatsen voor voetgangers en voor fietsers in de toekomst wit zijn in de plaats van geel.

— Buiten de reeds bestaande stopstreep wordt ook de te Genève aangenomen dwarsstreep, gevormd door witte driehoeken, ingevoerd. Deze streep duidt de plaats aan waar de bestuurders zo nodig moeten stoppen om voorrang te verlenen.

6° Art. 77 omvat de andere wegmarkeringen : ook deze zijn wit.

— Voor wat de voorsorteringspijlen betreft (art. 77.1) dient opgemerkt dat de bestaande verplichting, luidens dewelke men in de gesigneerde strook moet zijn om de aangegeven richting te volgen, wordt uitgebreid. Conform aan de internationale teksten is nu de bestuurder die zich in een gesigneerde strook bevindt, verplicht de door de pijl aangeduide richting te volgen.

— Een nieuw systeem van pijlen op het wegdek, aangenomen te Genève, die een vermindering van het aantal rijstroken in de gevolgde richting aankondigen, wordt ingevoerd (art. 77.2).

43. Hoofdstuk IV. — Allerhande bepalingen.

— In laatste instantie van Titel III komen onder artikel 78 de algemene voorschriften voor inzake de signalisatie van werken en verkeersbelemmeringen. Uit wat deze signalisatie moet bestaan wordt omschreven in het reglement voor de wegbeheerders, waar naar verwezen wordt in art. 60 van het besluit.

— Verder hernemen de art. 79 en 80 de algemeenheid omrent de afbakening van de openbare weg en het aanbrengen van de verkeerstekens.

TITEL IV. — Technische voorschriften

44. Aangezien de technische reglementen slechts gelden voor de auto's, bromfietsen, motorfietsen en de aanhangwagens van die voertuigen, moet het verkeersreglement zekere technische bepalingen omvatten voor de andere voertuigen. Anderzijds dient het verkeersreglement sommige technische voorschriften voor de motorvoertuigen te omvatten die van belang zijn voor de weggebruikers en die niet samengaan met de constructie van de voertuigen.

a) Art. 81 omvat deze technische voorschriften voor motorvoertuigen, waarvoor de weggebruiker zelf instaat.

Nieuw ter zake is het voorschrift inzake de banden op personenauto's en auto's voor dubbel gebruik.

Enerzijds wordt de verplichting ingevoerd banden van dezelfde structuur (radiaal of diagonaal) op dezelfde as te monteren (art. 81.4.2.).

Ceci concerne la stabilité du véhicule et cette disposition fait déjà l'objet d'une recommandation de la C.E.E. à Genève. D'autre part, pour des raisons de sécurité, les pneus retaillés sont interdits (art. 81.4.3.).

En raison des dégradations causées aux revêtements routiers, les pneus à clous seront dans l'avenir interdits. Ce n'est qu'exceptionnellement et dans des cas justifiés par des circonstances atmosphériques que l'emploi de ces pneus pourra encore être autorisé à des conditions bien déterminées.

b) L'art. 82 reprend les prescriptions techniques relatives aux cycles et à leurs remorques. Une nouveauté : le catadioptre blanc à l'avant des cycles. Les catadioptres sur les pédales sont également imposés.

c) L'art. 83, qui reprend les prescriptions techniques relatives aux véhicules attelés, prévoit que les catadioptres arrière doivent être triangulaires et d'un type homologué.

TITRE V

Dispositions abrogatoires et transitoires, et mise en vigueur

45. a) L'art. 84 abroge le règlement actuel.

b) L'art. 85 comprend les périodes transitoires requises pour la mise en vigueur des nouvelles prescriptions.

c) L'art. 86, enfin, détermine la date d'entrée en vigueur du nouvel arrêté. Le délai prévu a semblé nécessaire pour mettre le public au courant, par une large campagne d'information, de la nouvelle réglementation routière.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,

de Votre Majesté,
le très respectueux
et très fidèle serviteur,

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT

Het gaat hier om de stabiliteit van het voertuig en deze belang maakt reeds het voorwerp uit van een aanbeveling van E.E.G. te Genève. Anderzijds worden om veiligheidsredenen opnieuw ingesneden banden verboden (art. 81.4.3.).

Spikkerbanden zullen in de toekomst ingevolge de wegbeschilderingen verboden zijn. Slechts bij uitzondering, en in de gevallen gerechtvaardigd door de weersomstandigheden, zal het gebruik van die banden onder welbepaalde voorwaarden nog kunnen gelaten worden.

b) Art. 82 herneemt de technische voorschriften inzake wielen en hun aanhangwagens. Nieuw is de witte reflector v.aan op een rijwielen. Ook de reflectoren op de pedalen worden verplicht.

c) Art. 83, dat de technische voorschriften inzake gespannen herneemt, voorziet dat de achterreflectoren moeten driehoekig en van een goedkeurd type.

TITEL V

Opheffing, overgangsbepalingen en inwerkingtreding

45. a) Onder art. 84 wordt het huidig verkeersreglement opheven.

b) Art. 85 omvat de overgangsperiodes die nodig geacht worden bij de inwerkingtreding van de nieuwe voorschriften.

c) Art. 86 tenslotte bepaalt de datum van inwerkingtreding van het nieuwe besluit. De hierin voorziene termijn wordt niet geoordeeld om het publiek door een uitgebreide informatiecampagne op de hoogte te brengen van de nieuwe verkeersregeling.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,

van Uwe Majestet,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaar,

De Minister van Verkeerswezen,

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Communications, le 12 mai 1975, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal « portant règlement général sur la police de la circulation routière », a donné le 6 juin 1975 l'avis suivant :

Préambule

Les pouvoirs du Roi trouvent leur fondement dans l'article 1er, alinéa 1er, de la loi relative à la circulation routière (arrêté royal du 16 mars 1968, portant coordination des lois relatives à la police de la circulation routière), qui dispose ce qui suit :

« Le Roi arrête les 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. »

L'alinéa 1er du préambule devrait être rédigé comme suit :

« Vu la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, notamment l'article 1er. »

* * *

Les conventions internationales dont il est question à l'alinéa 2 sont les suivantes :

— La Convention sur la circulation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968;

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, 12e mei 1975, door de Minister van Verkeerswezen verzocht van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit « houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer », heeft de 6e juni 1975 het volgend advies gegeven :

Aanhef

Rechtsgrond voor 's Konings bevoegdheid is artikel 1, eerste van de wet betreffende de politie over het wegverkeer (koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, dat bepaalt :

« De Koning stelt de algemene reglementen vast betreffende de politie over het verkeer op de wegen van voetgangers, middelen van vervoer te land en dieren, alsmede van de middelen van vervoer per spoor die de openbare weg gebruiken ». »

Het eerste lid van de aanhef leze men zo :

« Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer gecoördineerd op 16 maart 1968, inzonderheid op artikel 1, »

* * *

De internationale verdragen waarvan sprake is in het tweede

— Het Verdrag nopens het wegverkeer, ter ondertekening opgesteld te Wenen op 8 november 1968;

— L'Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière, ouvert à la signature à Genève le 1er mai 1971;

— La Convention sur la signalisation routière, ouverte à la signature à Vienne le 8 novembre 1968;

— L'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, ouvert à la signature à Genève le 1er mai 1971;

— Le Protocole sur les marques routières, additionnel à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière, ouvert à la signature à Genève le 1er mars 1973.

Ces conventions n'ont pas encore été approuvées. Il conviendrait que le règlement en projet ne soit pas mis en vigueur avant que cesdites conventions aient été régulièrement introduites dans l'ordre juridique belge.

Si ces conventions, pas plus que celles en vigueur actuellement, ajoutent rien aux pouvoirs que le Roi trouve dans l'article 1er de la loi relative à la police de la circulation routière, il n'est pas utile néanmoins de les viser dans le préambule, puisque le projet est tenu de s'y conformer dans la mesure requise notamment par la disposition suivante :

« 1. a) Les Parties contractantes prendront les mesures appropriées pour que les règles de circulation en vigueur sur leur territoire soient, quant à leur substance, en conformité avec les dispositions du chapitre II de la présente Convention. A condition qu'elles ne soient sur aucun point incompatibles avec lesdites dispositions :

i) ces règles peuvent ne pas reprendre celles de ces dispositions qui s'appliquent à des situations ne se présentant pas sur le territoire des Parties contractantes en cause;

ii) ces règles peuvent contenir des dispositions non prévues à ce chapitre II. » (Règles européennes en matière de circulation et de signalisation routières, coordination officieuse, faite par la Conférence européenne des Ministres des Transports, février 1974, première partie, Règles de circulation routière et annexes, article 3.)

La mention des conventions dans le préambule devra être complétée par l'indication des lois qui les auront approuvées.

• • •

Examen des articles

Article 2.5.

L'arrêté en projet utilise le terme « intersection » pour désigner le lieu de rencontre de deux ou plusieurs voies publiques, alors que la loi relative à la police de la circulation routière utilise à l'article 3, § 1er, les termes « voie publique et carrefour ».

Article 2.20.

Si par les termes « trains de véhicules », le Gouvernement n'entend pas désigner un véhicule et une remorque, mais plus de deux véhicules, il faudrait que le texte le précise.

Article 2.21.

La rédaction suivante est proposée :

« 2.21. Le terme « règlement technique des véhicules automobiles » désigne le règlement général qui fixe les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques. »

Article 2.22.

La rédaction suivante est proposée :

« 2.22. Le terme « règlement technique des cyclomoteurs et motocyclettes » désigne le règlement général qui fixe les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs, les motocyclettes ainsi que leurs remorques. »

Article 3.7.

On n'aperçoit pas pourquoi il faut viser spécialement les agents des douanes « en uniforme » alors que dans aucune autre rubrique le port de l'uniforme n'est mentionné.

— Het Europees Akkoord ter aanvulling van het Verdrag nopens het wegverkeer, ter ondertekening opengesteld te Genève op 1 mei 1971;

— Het Verdrag nopens de verkeerstekens, ter ondertekening opengesteld te Wenen op 8 november 1968;

— Het Europees Akkoord ter aanvulling van het Verdrag nopens de verkeerstekens, ter ondertekening opengesteld te Genève, op 1 mei 1971;

— Het Protocol nopens de wegmarkeringen, gevoegd bij het Europees Akkoord ter aanvulling van het Verdrag nopens de verkeerstekens, ter ondertekening opengesteld te Genève op 1 maart 1973.

Die verdragen zijn nog niet goedgekeurd. Men late het ontwerp-reglement niet in werking treden vooraleer ze op regelmatige wijze in de Belgische rechtsorde zijn opgenomen.

Al voegen die verdragen evenmin als de thans geldende iets toe aan de bevoegdheid die de Koning ontleent aan artikel 1 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, toch is het niet geheel noodloos er in de aanhef naar te verwijzen : het ontwerp moet er zich immers naar richten voor zover als met name door de volgende bepaling is vereist :

« 1. a) De verdragsluitende partijen nemen passende maatregelen opdat de op hun grondgebied geldende verkeersregels in hoofdzaak overeenkomen met de bepalingen van hoofdstuk II van dit Verdrag. Op voorwaarde dat deze regels op geen enkele wijze in strijd zijn met de genoemde bepalingen :

i) behoeven deze regels geen van de genoemde bepalingen over te nemen die van toepassing zijn op omstandigheden die zich op het grondgebied van de desbetreffende verdragsluitende partijen niet voordoen;

ii) mogen deze regels bepalingen bevatten die niet in genoemd hoofdstuk II voorkomen. » (Europese regels inzake wegverkeer en verkeerstekens, officieuze coördinatie opgesteld door de Europese Conferentie van Ministers van Vervoer, februari 1974, Regels betreffende het wegverkeer en bijlagen, artikel 3.)

Naast die verdragen zullen in de aanhef ook de wetten moeten worden vermeld waarbij ze zijn goedgekeurd.

• • •

Onderzoek van de artikelen

Artikel 2.5.

Het ontwerp-besluit spreekt in de Franse tekst van « intersection » ter aanvulling van de plaats waar twee of meer openbare wegen samenlopen, terwijl de wet betreffende de politie over het wegverkeer het in artikel 3, § 1, heeft over « voie publique et carrefour ».

Artikel 2.20.

Bedoelt de Regering met « sleep » niet een voertuig en een aanhangwagen maar méér dan twee voertuigen, dan zou zij dat in de tekst duidelijk moeten aangeven.

Artikel 2.21.

Vastgesteld wordt :

« 2.21. « Technisch reglement van de auto's », het algemeen reglement dat de technische eisen bepaalt waaraan auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen. »

Artikel 2.22.

De volgende lezing wordt in overweging gegeven :

« 2.22. « Technisch reglement van de bromfietsen en de motorfietsen », het algemeen reglement dat de technische eisen bepaalt waaraan bromfietsen, motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen. »

Artikel 3.7.

Het is niet duidelijk waarom speciaal het douanepersoneel « in uniform » wordt bedoeld terwijl in geen enkele andere rubriek over het dragen van een uniform wordt gesproken.

Article 8.2.2.

Cette disposition excède la compétence du Roi en matière de circulation routière. Elle se trouve, d'ailleurs, en dehors de l'objet du projet tel qu'il est défini à l'article 1er : « ... la circulation sur la voie publique... »

Elle doit être omise.

Article 9.5. 4°

L'autorité dont il est question se distingue, semble-t-il, des agents qualifiés visés aux articles 3 et 4.

On doit se demander, dès lors, de quelle autorité il s'agit et en quoi consiste l'autorisation qu'elle peut accorder. Il y aurait lieu de le préciser.

Article 9.6.

Cette disposition emploie l'expression « slots directionnels » qui ne figure pas parmi les définitions de l'article 2.

Sa signification n'apparaît pas immédiatement et il ne semble pas qu'elle soit employée avant l'article 77, 4°, qui dispose que « des slots directionnels » peuvent être marqués sur le sol par des lignes parallèles obliques de couleur blanche.

Par ailleurs, il convient de remplacer les mots « sauf réglementation locale » par les mots « sauf signalisation contraire ».

Article 14.

Dans le texte néerlandais de cet article, il y a une discordance entre l'intitulé qui utilise le verbe « vrijmaken » et l'article 14.1, qui utilise le verbe « afrijden ». Il y a lieu d'unifier cette terminologie.

Article 16.9.

A cet article, les mots « par dérogation » sont inutiles et doivent être omis.

Article 19.3.

Si les textes internationaux rappelés ci-dessus sont approuvés, la disposition à l'article 19.3. est incompatible avec, notamment, la règle reprise dans l'article 16 de la coordination officieuse communiquée au Conseil d'Etat.

Article 19.7.

Cette disposition est la même que celle de l'article 14.1. et doit être supprimée.

Article 22.

La notion de « route pour automobiles » est nouvelle. L'article 22 contient les règles particulières qui concernent cette catégorie de voies publiques. L'expression « route pour automobiles », de même d'ailleurs que le terme « autoroute », devraient être définis à l'article 2. On pourrait écrire :

« — le terme « autoroute » désigne la voie publique dont le commencement ou l'accès est indiqué par le signal F.5 et dont la fin est indiquée par le signal F.7; »

« — l'expression « route pour automobiles » désigne la voie publique dont le commencement est indiqué par le signal F.9 et dont la fin est indiquée par le signal F.11. »

Article 25.1.12°

Il est proposé d'écrire : « ... comportant au moins trois chaussées... ».

Article 26.1.

La matière de l'arrêt et du stationnement se trouve répartie entre les articles 23 à 27 du Titre II et l'article 70 du Chapitre II du Titre III.

L'article 26.1. traite du stationnement alterné semi-mensuel dans toute l'agglomération et l'article 70.2.1, 2°, décrit le signal E11 relatif à cette règle particulière de stationnement. En revanche, on ne trouve trace qu'à l'article 70 du stationnement alterné en vigueur dans une voie publique ou dans une partie de voie publique.

Ces différentes façons de présenter les règles relatives au stationnement risquent de créer la confusion.

Artikel 8.2.2.

Die bepaling valt buiten de bevoegdheid die de Koning ten zake van wegverkeer bezit. Ze ligt trouwens ook buiten de werkingssfeer van het ontwerp zoals die in artikel 1 is aangegeven : « ... het verkeer op de openbare weg... ».

Ze moet derhalve worden weggelaten.

Artikel 9.5.4°

De overheid, waarvan hier sprake is, lijkt een andere te zijn dan de bevoegde personen die in de artikelen 3 en 4 worden bedoeld.

Men kan zich dan ook afvragen om welke overheid het eigenlijk gaat en waarin de « toelating » die zij vermag te geven wel bestaat. Dat zou duidelijk moeten worden gesteld.

Artikel 9.6.

De term « verkeersgeleider » die in die bepaling wordt gebruikt komt niet voor onder de in artikel 2 gegeven definities.

De betekenis van die term is niet zonder meer duidelijk en de term lijkt verder in het ontwerp niet meer te worden gebruikt voor artikel 77, 4°, dat bepaalt : « de verkeersgeleiders mogen op de grond aangebracht worden door witte evenwijdig schuine strepen ».

Voorts vervangt men de woorden « Behoudens plaatselijk reglementering » door « Tenzij anders is aangeduid ».

Artikel 14.

Er is discrepantie tussen het opschrift en artikel 14.1 : het ene staat « vrijmaken », in het andere « afrijden ». Men zorgt voor eenheid in de terminologie.

Artikel 16.9.

De woorden « In afwijking van 16.1 en 16.2 » zijn overbodig en moeten vervallen.

Artikel 19.3.

Als de hierboven gememoreerde internationale teksten eenmaal goedgekeurd zullen zijn, wordt het bepaalde in artikel 19.3. onbestaanbaar, onder meer met de regel van artikel 1 van de aan de Raad van State medegedeelde, officieuze coördinatie.

Artikel 19.7.

Die bepaling zegt hetzelfde als artikel 14.1. en moet vervallen.

Artikel 22.

Het begrip « autowegen » als hier bedoeld is nieuw. Artikel 22 stelt voor die categorie van openbare wegen bijzondere regels. De term « autoweg » zoals overigens ook de term « autosnelweg » zou in artikel 2 moeten worden gedefinieerd. Dat zou als volgt kunnen :

« — « autosnelweg », de openbare weg waarvan het begin en de opricht aangeduid is met het verkeersbord F.5 en het einde met het verkeersbord F.7; »

« — « autoweg », de openbare weg waarvan het begin aangeduid is met het verkeersbord F.9 en het einde met het teken F.11. »

Artikel 25.1.12°.

Voorgesteld wordt : « ... met ten minste drie rijbanen ».

Artikel 26.1.

De regeling inzake stilstaan en parkeren is gespreid over artikelen 23 tot 27 van titel II en artikel 70 van hoofdstuk van titel III.

Artikel 26.1. handelt over « het halfmaandelijks beurtelijks parkeren » in iedere bebouwde kom en artikel 70.2.1.2° beschrijft het verkeersbord E.11 dat op die bijzondere parkeerregel betrekking heeft. Van het beurtelijks parkeren dat geldt op een openbare weg of op een gedeelte van een openbare weg daarentegen eerst in artikel 70 iets te bekennen.

Die verschillende voorstelling van de voorschriften inzake parkeren kan verwarring stichten.

Article 42.1.

En utilisant les termes « n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons » le texte en projet crée une incertitude quant au point de savoir si certains véhicules, notamment les brouettes qui étaient visées expressément dans le texte actuellement en vigueur, sont soumis à cette disposition.

Lorsque, au Titre III, Chapitre II, Signaux routiers, la description d'un signal comporte le rappel d'un article du règlement, il serait opportun d'ajouter, entre parenthèses, la mention de cet article. Cette remarque vaut notamment pour les signaux E7 et E11.

Article 84.

Cet article devrait être complété par la mention de l'arrêté royal du 13 mai 1975.

Article 86.

Le texte suivant est proposé :

« Article 86. — Le présent arrêté entre en vigueur six mois après sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception des articles suivants :

» — les articles 8.2.1.3°, alinéa 3, 27.3, 27.4, 30.2 et 42.2.1.2°, entrent en vigueur le jour de la publication du présent arrêté;

» — l'article 36 en ce qu'il concerne les conducteurs et passagers de cyclomoteurs entre en vigueur le 1er mai 1976;

» — l'article 82, 1, en ce qu'il impose en permanence des catadioptrès à l'avant et sur les pédales des cycles entre en vigueur le 1er janvier 1978;

» — l'article 83.1.1., alinéa 2, entre en vigueur le 1er janvier 1977. »

La chambre était composée de

MM. :

J. Masquelin, président de chambre.

H. Rousseau, J. van den Bossche, conseillers d'Etat;

M. Verschelden, C. Deschamps, assesseurs de la section de législation.

Mme J. Truyens, greffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. J. van den Bossche.

Le rapport a été présenté par M. P. Charlier, auditeur.

Le président,
J. Masquelin.

Le greffier,
J. Truyens.

1er DECEMBRE 1975**Arrêté royal portant règlement général
sur la police de la circulation routière**

BAUDOUIN, 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 1er;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Titre I. — DISPOSITIONS PRELIMINAIRES**Article 1er. Champ d'application.**

Le présent règlement régit la circulation sur la voie publique des piétons, des véhicules, ainsi que des animaux de trait, de charge ou de monture et des bestiaux.

Les véhicules sur rails empruntant la voie publique ne tombent pas sous l'application du présent règlement.

Artikel 42.1.

Met de woorden « dat geen bredere dan voor voetgangers vereiste ruimte nodig heeft » doet de ontwerp-tekst onzekerheid ontstaan over de vraag of bepaalde voertuigen, inzonderheid kruiwagens — welke in de geldende tekst uitdrukkelijk waren vermeld — aan die bepaling onderworpen zijn.

Waar in titel III, hoofdstuk II, Verkeersborden, de beschrijving van een bepaald verkeersbord een artikel van het reglement in herinnering brengt, is het geraden daaraan, tussen haakjes, de vermelding van dat artikel toe te voegen. Deze opmerking geldt onder meer voor de verkeersborden E.7 en E.11.

Artikel 84.

In dat artikel zou ook het koninklijk besluit van 13 mei 1975 moeten worden vermeld.

Artikel 86.

De volgende redactie wordt in overweging gegeven :

« Artikel 86. — Dit besluit treedt in werking zes maanden nadat het in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt, met uitzondering van :

» — de artikelen 8.2.1.3°, derde lid, 27.3, 27.4, 30.2 en 42.2.1.2°, die in werking treden de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt;

» — artikel 36 in zover het betrekking heeft op de bestuurders en passagiers van bromfietsen, dat in werking treedt op 1 mei 1976;

» — artikel 82.1, dat in werking treedt op 1 januari 1978, in zover het bepaalt dat fietsen altijd vooraan en op de pedalen van reflectoren moeten voorzien zijn;

» — artikel 83.1.1., tweede lid, dat in werking treedt op 1 januari 1977. »

De kamer was samengesteld uit :

De heren :

J. Masquelin, kamervoorzitter.

H. Rousseau, J. van den Bossche, staatsraden.

M. Verschelden, C. Deschamps, bijzitters van de afdeling wetgeving.

Mevr. J. Truyens, griffier.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer J. van den Bossche.

Het verslag werd uitgebracht door de heer P. Charlier, auditeur.

De voorzitter,
J. Masquelin.

De griffier,
J. Truyens.

1 DECEMBER 1975**Koninklijk besluit houdende algemeen reglement
op de politie van het wegverkeer**

BOUDEWIJN, 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;

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Titel I. — INLEIDENDE BEPALINGEN**Artikel 1. Toepassingsgebied.**

Dit reglement geldt voor het verkeer op de openbare weg van voetgangers, van voertuigen, van trek-, last- of rijdieren en van vee.

Spoorvoertuigen die van de openbare weg gebruik maken, vallen niet onder de toepassing van dit reglement.

Art. 2. Définitions.

Pour l'application des dispositions du présent règlement :

2.1. Le terme « chaussée » désigne la partie de la voie publique aménagée pour la circulation des véhicules en général.

2.2. Le terme « bande de circulation » désigne toute partie d'une chaussée divisée, dans le sens longitudinal par :

a) une ou plusieurs lignes de couleur blanche soit continues, soit discontinues. Ces lignes peuvent être rendues plus apparentes par des dispositifs réfléchissants;

b) des marques provisoires qui consistent en des lignes continues ou discontinues constituées par des clous de couleur orange.

2.3. Le terme « autoroute » désigne la voie publique dont le commencement ou l'accès est indiqué par le signal F 5 et dont la fin est indiquée par le signal F 7.

2.4. Le terme « route pour automobiles » désigne la voie publique dont le commencement est indiqué par le signal F 9 et dont la fin est indiquée par le signal F 11.

2.5. Le terme « sentier » désigne une voie publique étroite qui ne permet que la circulation de piétons et de véhicules n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons.

2.6. Le terme « chemin de terre » désigne une voie publique plus large qu'un sentier et qui n'est pas aménagée pour la circulation des véhicules en général.

Le chemin de terre conserve sa nature s'il ne présente l'aspect d'une chaussée qu'à sa jonction avec une autre voie publique.

2.7. Le terme « piste cyclable » désigne la partie de la voie publique réservée à la circulation des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues par le signal D 7 ou par les marques routières prévues à l'article 74.

2.8. Le terme « carrefour » désigne le lieu de rencontre de deux ou plusieurs voies publiques.

2.9. Le terme « place » désigne tout espace étendu où aboutissent plusieurs voies publiques et dans lequel la disposition des lieux est telle que la circulation se fait normalement en tout sens.

L'obligation d'y circuler en sens giratoire n'en modifie pas le caractère.

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

2.10. Le terme « passage à niveau » désigne le croisement total ou partiel d'une voie publique par une ou plusieurs voies ferrées établies en dehors de la chaussée.

2.11. Le terme « agglomération » désigne un espace qui comprend des immeubles bâtis et dont les accès sont indiqués par les signaux F 1 et les sorties par les signaux F 3.

2.12. Le terme « conducteur » désigne toute personne qui assure la direction d'un véhicule ou qui guide ou garde des animaux de trait, de charge, de monture ou des bestiaux.

2.13. Le terme « véhicules » désigne tout moyen de transport par terre, ainsi que tout matériel mobile agricole ou industriel.

2.14. Le terme « cycle » désigne une bicyclette, un tricycle, un quadricycle, propulsés à l'aide de pédales par un ou plusieurs de ses occupants et non pourvu d'un moteur.

La bicyclette non montée n'est pas considérée comme véhicule.

L'adjonction d'une remorque à un cycle ne modifie pas la classification de cet engin.

2.15. Le terme « véhicule à moteur » désigne tout véhicule pourvu d'un moteur et destiné à circuler par ses moyens propres.

2.16. Le terme « cyclomoteur » désigne tout véhicule à deux ou trois roues équipé d'un moteur d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ ou d'un moteur électrique et qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser, sur une route en palier, la vitesse de 40 km à l'heure.

Le cyclomoteur à deux roues non monté n'est pas considéré comme véhicule.

L'adjonction d'une remorque à un cyclomoteur ne modifie pas la classification de cet engin.

2.17. Le terme « motocyclette » désigne tout véhicule à moteur à deux roues, avec ou sans side-car, ou tout véhicule à trois roues dont la tare n'excède pas 400 kg, et qui ne répond pas à la définition du cyclomoteur.

L'adjonction d'une remorque à une motocyclette ne modifie pas la classification de cet engin.

Art. 2. Bepalingen.

Voor de toepassing van de bepalingen van dit reglement wordt verstaan onder :

2.1. « Rijbaan », het deel van de openbare weg dat voor het voertuigenverkeer in het algemeen is ingericht.

2.2. « Rijstrook », elk deel van een rijbaan die in haar langrichting verdeeld is door :

a) één of meer witte doorlopende of onderbroken strepen. Deze strepen mogen beter zichtbaar gemaakt worden door reflecterende middelen;

b) voorlopige markeringen die bestaan uit doorlopende of onderbroken strepen gevormd door oranje spijkers.

2.3. « Autosnelweg », de openbare weg waarvan het begin of de oprit aangeduid is met het verkeersbord F 5 en het einde met het verkeersbord F 7.

2.4. « Autoweg », de openbare weg waarvan het begin aangeduid is met het verkeersbord F 9 en het einde met het verkeersbord F 11.

2.5. « Pad », een smalle openbare weg die alleen het verkeer toelaat van voetgangers en van voertuigen die geen bredere dan de voor voetgangers vereiste ruimte nodig hebben.

2.6. « Aardeweg », een openbare weg die breder is dan een pad en die niet voor het voertuigenverkeer in het algemeen is ingericht.

De aardeweg verliest zijn hoedanigheid niet zo hij enkel bij zijn aansluiting met een andere openbare weg het uitzicht van een rijbaan heeft.

2.7. « Fietspad », het deel van de openbare weg dat voor het verkeer van fietsen en tweewielige bromfietsen is voorbehouden door het verkeersbord D 7 of door de wegmarkeringen bedoeld in artikel 74.

2.8. « Kruispunt », de plaats waar twee of meer openbare wegen samenkomen.

2.9. « Plein », elke uitgestrekte ruimte waar meerdere openbare wegen samenkommen en waar de plaatsgesteldheid zodanig is dat het verkeer normaal in alle richtingen geschiedt.

De verplichting tot rondgaand verkeer verandert die hoedanigheid niet.

Een plein is een openbare weg onderscheiden van die welke er op uitlopen.

2.10. « Overweg », de gehele of gedeeltelijke kruising van een openbare weg door een of meer buiten de rijbaan aangelegde sporen.

2.11. « Bebouwde kom », een gebied met bebouwing en waarvan de invalswegen aangeduid zijn met de verkeersborden F 1 en de uitvalswegen met de verkeersborden F 3.

2.12. « Bestuurder », al wie een voertuig bestuurt of trek-, last- en rijdieren of vee geleidt of bewaakt.

2.13. « Voertuig », elk middel van vervoer te land, alsmede alle verrijdbaar landbouw- of bedrijfsmaterieel.

2.14. « Rijwielen », een fiets, een driewieler, een vierwieler, die door middel van pedalen door één of meer van zijn berijders wordt voortbewogen en niet met een motor is uitgerust.

De niet-bereden fiets wordt niet als voertuig beschouwd.

Bevestiging van een aanhangwagen aan een rijwielen brengt geen wijziging in de classificatie van dit voertuig.

2.15. « Motorvoertuig », elk voertuig uitgerust met een motor bestemd om op eigen kracht te rijden.

2.16. « Bromfiets », elk twee- of driewielig motorvoertuig uitgerust met een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ of met een elektrische motor, en dat naar bouw en motorvermogen op een horizontale weg, niet sneller kan rijden dan 40 km per uur.

De niet-bereden tweewielige bromfiets wordt niet als voertuig beschouwd.

Bevestiging van een aanhangwagen aan een bromfiets brengt geen wijziging in de classificatie van dit voertuig.

2.17. « Motorfiets », elk tweewielig motorvoertuig met of zonder zijspanwagen, of elk driewielig motorvoertuig met een tarra val niet meer dan 400 kg, en dat niet beantwoordt aan de bepalingen van de bromfiets.

Bevestiging van een aanhangwagen aan een motorfiets brengt geen wijziging in de classificatie van dit voertuig.

2.18. Le terme « véhicule automobile » désigne tout véhicule à moteur ne répondant pas aux définitions du cyclomoteur et de la motocyclette.

2.19. Le terme « véhicule à l'arrêt » désigne un véhicule immobilisé pendant le temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses.

2.20. Le terme « véhicule en stationnement » désigne un véhicule immobilisé au-delà du temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses.

2.21. Le terme « remorque » désigne tout véhicule destiné à être tiré par un autre.

2.22. Le terme « train de véhicules » désigne tout ensemble de véhicules attachés l'un à l'autre en vue d'être mis en mouvement par une même force.

2.23. Le terme « règlement technique des véhicules automobiles » désigne le règlement général qui fixe les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques.

2.24. Le terme « règlement technique des cyclomoteurs et motocyclettes » désigne le règlement général qui fixe les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs, les motocyclettes ainsi que leurs remorques.

2.25. Le terme « poids maximal autorisé » désigne le poids total maximal du véhicule déterminé d'après les résistances des organes du chassis conformément aux dispositions du règlement technique des véhicules automobiles.

2.26. Le terme « tare » désigne le poids d'un véhicule en ordre de marche, avec carrosserie, équipement, accessoires et le plein de combustible, d'eau et de lubrifiant, mais non comprises les personnes ou marchandises transportées.

2.27. Le terme « poids en charge » désigne l'ensemble de la tare du véhicule et du poids de son chargement, du conducteur et de toute autre personne transportée.

Art. 3. Agents qualifiés.

Les agents qualifiés pour veiller à l'exécution des lois relatives à la police de la circulation routière, ainsi que des règlements pris en exécution de celle-ci, sont :

1^o le personnel de la gendarmerie et le personnel de la police communale, ainsi que rurale, y compris les agents auxiliaires;

2^o les fonctionnaires et agents de l'Administration des Transports et du Comité supérieur de Contrôle, investis d'un mandat de police judiciaire;

3^o les fonctionnaires et agents de la Régie des Voies aériennes investis d'un mandat de police judiciaire, dans la limite des aérodromes et de leurs dépendances;

4^o les ingénieurs et conducteurs des Ponts et Chaussées et autres agents préposés à la surveillance de la voie publique;

5^o les fonctionnaires et agents des services voyers provinciaux, autres que les employés de bureau;

6^o les agents préposés à la surveillance et à la manœuvre des ponts livrant passage à la voie publique, en ce qui concerne la circulation sur ces ouvrages et à leurs abords;

7^o les agents des douanes dans l'exercice de leurs fonctions;

8^o les officiers et agents de la police des chemins de fer, dans la limite de leur compétence territoriale;

9^o les conducteurs, contrôleurs et surveillants du Service général des Constructions militaires, en ce qui concerne l'usage des routes militaires;

10^o les ingénieurs principaux-chefs de service, les ingénieurs des Eaux et Forêts de l'Etat, les chefs de brigade et agents techniques de l'Administration des Eaux et Forêts, en ce qui concerne la circulation sur les routes et chemins forestiers de l'Etat;

11^o le personnel de la police militaire lorsqu'il règle le mouvement des colonnes des forces armées.

Art. 4. Force obligatoire des injonctions des agents qualifiés.

4.1. Les usagers doivent obtempérer immédiatement aux injonctions des agents qualifiés.

4.2. Sont, notamment considérés comme injonctions :

1^o le bras levé verticalement, qui signifie arrêt pour tous les usagers, sauf pour ceux qui se trouvent à l'intérieur d'un carrefour, lesquels doivent évacuer celui-ci;

2.18. « Auto », elk motorvoertuig dat niet beantwoordt aan de bepalingen van de bromfiets en van de motorfiets.

2.19. « Stilstaand voertuig », een voertuig dat niet langer stilstaat dan nodig is voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden of lossen van zaken.

2.20. « Geparkeerd voertuig », een voertuig dat langer stilstaat dan nodig is voor het in- of uitstappen van personen of voor het laden of lossen van zaken.

2.21. « Aanhangwagen », elk voertuig dat bestemd is om door een ander te worden voortbewogen.

2.22. « Sleep », elke groep voertuigen die aan elkaar gekoppeld zijn met het doel door een en dezelfde kracht te worden voortbewogen.

2.23. « Technisch reglement van de auto's » het algemeen reglement dat de technische eisen bepaalt waaraan auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen.

2.24. « Technisch reglement van de bromfietsen en motorfietsen » het algemeen reglement dat de technische eisen bepaalt waaraan bromfietsen, motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen.

2.25. « Hoogste toegelaten gewicht » het hoogste totaal gewicht van het voertuig, bepaald volgens de weerstand van de onderdelen van het chassis overeenkomstig de voorschriften van het technisch reglement van de auto's.

2.26. « Tarra », het gewicht van een rijklaar voertuig met carrosserie, uitrusting en toebehoren, dat brandstof, water en smeermolie heeft ingenomen, echter zonder inbegrip van de vervoerde personen of goederen.

2.27. « Gewicht in beladen toestand », het geheel van de tarra van het voertuig en van het gewicht van zijn lading, van de bestuurder en van elke andere vervoerde persoon.

Art. 3. Bevoegde personen.

De personen bevoegd om toezicht uit te oefenen op de naleving van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer en de ter uitvoering daarvan genomen reglementen, zijn :

1^o het personeel van de rijkswacht en het personeel van de gemeentelijke- en landelijke politie met inbegrip van de hulpagenten;

2^o de ambtenaren en beambten van het Bestuur van het Vervoer en van het Hoog Comité van Toezicht die met een mandaat van gerechtelijke politie belast zijn;

3^o de ambtenaren en beambten van de Régie der Luchtwegen, die met een mandaat van gerechtelijke politie belast zijn, binnen de grenzen van de luchthavens en van hun aanhorigheden;

4^o de ingenieurs en conducteurs van Brugge en Wegen en andere voor het toezicht op de openbare weg aangestelde beambten;

5^o de ambtenaren en beambten van de provinciale wegendiensten, behalve het kantoorpersoneel;

6^o het personeel aangesteld voor het bewaken en het bedienen van de in de openbare weg liggende bruggen, voor wat het verkeer op die bruggen en in de nabijheid ervan betreft;

7^o het douanepersoneel bij de uitoefening van zijn dienst;

8^o de officieren en agenten van de politie der spoorwegen, binnen de perken van hun territoriale bevoegdhed;

9^o de conducteurs, controleurs en opzichters van de Algemene Dienst der Militaire Gebouwen, voor wat het gebruik van de militaire wegen betreft;

10^o de eerstaanwezende ingenieurs-hoofden van dienst, de rijk ingenieurs van Waters en Bossen, de brigade-chefs en technische beambten van het Bestuur van Waters en Bossen, voor wat het verkeer op de boswegen van de Staat betreft;

11^o het personeel van de militaire politie wanneer het de beweging van de kolonnen van de Krijgsmacht regelt.

Art. 4. Bindende kracht van de bevelen van de bevoegde personen.

4.1. De weggebruikers moeten onmiddellijk gevolg geven aan de bevelen van de bevoegde personen.

4.2. Als bevelen worden inzonderheid beschouwd :

1^o de arm recht opgestoken, wat stoppen betekent voor alle weggebruikers, behalve voor die welke zich op een kruispunt bevinden en dit dan ook moeten vrijmaken;

2° le ou les bras tendus horizontalement, qui signifie arrêt pour les usagers qui viennent de directions coupant celles indiquées par le ou les bras tendus;

3° le balancement transversal d'un feu rouge, qui signifie arrêt pour les conducteurs vers lesquels le feu est dirigé.

4.3. Les injonctions adressées aux usagers en mouvement ne peuvent être données que par des agents portant les insignes de leur fonction.

Ces insignes doivent pouvoir être reconnus de nuit comme de jour.

4.4. Tout conducteur d'un véhicule à l'arrêt ou en stationnement est tenu de le déplacer dès qu'il en est requis par un agent qualifié.

En cas de refus du conducteur ou si celui-ci est absent, l'agent qualifié peut pourvoir d'office au déplacement du véhicule, aux risques et frais du conducteur et des personnes civilement responsables.

Cette faculté ne peut, dans les mêmes conditions, être exercée par un usager sans l'intervention d'un agent qualifié.

Art. 5. Force obligatoire de la signalisation routière.

Les usagers doivent se conformer aux signaux lumineux de circulation, aux signaux routiers et aux marques routières, lorsque ceux-ci sont réguliers en la forme, suffisamment visibles et placés conformément aux prescriptions du présent règlement.

Art. 6. Valeur des injonctions des agents qualifiés, de la signalisation routière et des règles de circulation.

6.1. Les injonctions des agents qualifiés prévalent sur la signalisation routière ainsi que sur les règles de circulation.

6.2. La signalisation routière prévaut sur les règles de circulation.

6.3. Le fonctionnement des signaux lumineux de circulation à un endroit déterminé y rend sans effet les signaux routiers relatifs à la priorité qui sont placés sur la même voie.

Cette disposition ne s'applique ni au feu jaune-orange clignotant, ni aux signaux lumineux au-dessus des bandes de circulation.

Titre II. — REGLES DE CIRCULATION

Art. 7. Principes généraux.

7.1. 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 ou matières quelconques, soit en y répandant de la fumée ou de la vapeur, soit en y établissant quelque obstacle.

7.2. Le conducteur est tenu de prendre toute mesure de nature à éviter de causer des dégâts à la voirie, soit en modérant son allure ou en allégeant le chargement de son véhicule, soit en empruntant une autre voie.

7.3. 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, s'il s'agit d'un véhicule à moteur, tout usage abusif.

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

Article 8. Les conducteurs.

8.1. Tout véhicule ou train de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur.

Il en est de même des animaux de trait, de charge ou de monture et des bestiaux, isolés ou en troupeau.

8.2. L'âge minimal requis est fixé à :

1° 21 ans pour les conducteurs d'autobus et d'autocars ainsi que pour les conducteurs des autres véhicules automobiles affectés au transport rémunéré de personnes.

2° 21 ans pour les conducteurs des autres véhicules automobiles et des trains de véhicules, lorsque le poids maximal autorisé dépasse 7,5 tonnes.

Toutefois, cet âge est ramené à 18 ans si le conducteur est titulaire et porteuse d'un certificat d'aptitude professionnelle, visé à l'article 59.2. du présent règlement.

2° de l'arm or de l'arm horizontal étendue, ce qui signifie arrêt pour les usagers qui viennent de directions coupant celles indiquées par l'arm or de l'arm horizontal étendue;

3° le balancement transversal d'un feu rouge, ce qui signifie arrêt pour les conducteurs vers lesquels le feu est dirigé.

4.3. De bevelen gericht tot de in beweging zijnde weggebruikers kunnen slechts gegeven worden door personen die de kentekens van hun functie dragen.

Die kentekens moeten zowel 's nachts als bij dag te herkennen zijn.

4.4. Elke bestuurder van een stilstaand of geparkeerd voertuig moet dit verplaatsen zodra hij daartoe door een bevoegd persoon aangemaand wordt.

Weigert de bestuurder of is hij afwezig, dan mag de bevoegde persoon, ambtshalve, op risico en kosten van de bestuurder en de burgerlijk aansprakelijke personen, voor de verplaatsing van het voertuig zorgen.

Zonder het optreden van een bevoegd persoon kan dit recht in dezelfde omstandigheden, niet door een weggebruiker uitgeoefend worden.

Art. 5. Bindende kracht van de verkeerstekens.

De weggebruikers moeten de verkeerslichten, verkeersborden en wegmarkeringen in acht nemen waner deze regelmatig zijn naar de vorm, voldoende zichtbaar zijn en overeenkomstig de voorschriften van dit reglement zijn aangebracht.

Art. 6. Waarde van de bevelen van de bevoegde personen, van de verkeerstekens en van de verkeersregels.

6.1. De bevelen van bevoegde personen gaan boven de verkeerstekens alsook boven de verkeersregels.

6.2. De verkeerstekens gaan boven de verkeersregels.

6.3. Als de verkeerslichten op een bepaalde plaats werken gelden hier de verkeersborden betreffende de voorrang niet die op dezelfde weg geplaatst zijn.

Deze bepaling geldt niet voor het oranjegeel knipperlicht en voor de lichten boven de rijstroken.

Titel II. — VERKEERSREGELS

Art. 7. Algemene beginselen.

7.1. Het is verboden het verkeer te hinderen of onveilig te maken door voorwerpen 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.

7.2. De bestuurder moet alle maatregelen treffen waardoor beschadiging van de weg kan vermeden worden, hetzij door zijn snelheid te matigen of de lading van zijn voertuig te verminderen, hetzij door een andere weg te volgen.

7.3. De bestuurder mag het voertuig dat hij bestuurt of de dieren die hij geleidt of bewaakt niet verlaten zonder de nodige voorzorg te hebben genomen om enig ongeval en, indien het een motorvoertuig betreft, enig misbruik te voorkomen.

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

Art. 8. De bestuurders.

8.1. Elk voertuig of elke sleep in beweging moet een bestuurder hebben.

Dit geldt ook voor de trek-, last- of rijdieren en het vee, afzonderlijk of in kudde.

8.2. De vereiste minimale leeftijd is vastgesteld op :

1° 21 jaar voor de bestuurders van autobussen en autocars, en voor de bestuurders van andere auto's dienend voor bezoldigd vervoer van personen.

2° 21 jaar voor de bestuurders van andere auto's en sleepen, waner het hoogste toegelaten gewicht meer dan 7,5 ton bedraagt.

Die leeftijd wordt echter teruggebracht op 18 jaar indien de bestuurder houder en drager is van een getuigschrift van vakbekwaamheid als bedoeld in artikel 59.2. van dit reglement.

3° 18 ans pour les conducteurs des autres véhicules à moteur.
 Toutefois, cet âge est ramené à 16 ans pour les conducteurs de cyclomoteurs, pour autant que le véhicule ne porte pas d'autre personne que le conducteur, ainsi que pour les conducteurs de tracteurs agricoles se rendant de la ferme aux champs et vice-versa.

Cette disposition n'est pas applicable aux handicapés qui conduisent un véhicule équipé d'un moteur ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas.

4° 16 ans pour les conducteurs de véhicules attelés;

5° 14 ans pour les conducteurs d'animaux de trait non attelés, de charge, de monture ou de bestiaux.

8.3. Tout conducteur doit être en état de conduire, présenter les qualités physiques requises et posséder les connaissances et l'habileté nécessaires.

Il doit être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le contrôle du véhicule ou des animaux qu'il conduit.

Art. 9. Place des conducteurs sur la voie publique.

9.1.1. Quand la voie publique comporte une chaussée, les conducteurs doivent emprunter celle-ci.

9.1.2. Quand la voie publique comporte une piste cyclable, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues doivent emprunter celle-ci.

Quand la voie publique comporte une piste cyclable dans chaque sens de circulation, ils doivent utiliser la piste cyclable située à droite par rapport au sens de leur marche.

A défaut de piste cyclable, ces conducteurs peuvent, en dehors des agglomérations, utiliser les accotements de plain-pied situés à droite par rapport au sens de leur marche, à la condition de ne pas mettre les piétons en danger.

9.2. Quand la voie publique comporte deux ou trois chaussées nettement séparées, notamment par un terreplein, par un espace non accessible aux véhicules, par une différence de niveau, les conducteurs ne peuvent emprunter la chaussée de gauche par rapport au sens de leur marche, sauf réglementation locale.

9.3. Tout conducteur circulant sur la chaussée, doit se tenir le plus près possible du bord droit de celle-ci, sauf sur les places où il s'agit de se conformer aux indications des signaux F 13 et F 15.

Le conducteur qui s'est conformé aux indications des signaux F 13 et F 15 doit reprendre sa place à droite dès que les circonstances le permettent.

9.4. Dans les agglomérations les conducteurs peuvent emprunter la bande qui convient le mieux à leur destination :

1° sur les chaussées à sens unique divisées en bandes de circulation;

2° sur les chaussées à deux sens de circulation divisées en quatre bandes de circulation ou plus, dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation.

9.5. Lorsque la densité de la circulation le justifie, celle-ci peut s'effectuer en plusieurs files :

1° sur les chaussées à deux sens de circulation divisées en quatre bandes de circulation ou plus, à condition de n'emprunter que les bandes affectées à la circulation dans le sens suivi;

2° sur les chaussées à sens unique;

3° sur les chaussées divisées en bandes de circulation au-dessus desquelles sont placés des signaux lumineux prévus à l'article 63.2.

9.6. Tout conducteur doit laisser à sa gauche les dispositifs destinés à canaliser la circulation, notamment les bornes et les flots directionnels, sauf réglementation locale.

Il doit également laisser les refuges à sa gauche, sauf lorsque les nécessités de la circulation justifient de les laisser à sa droite.

L'obligation de passer d'un seul côté peut toutefois être imposée par le signal D 1.

3° 18 jaar voor de bestuurders van andere motorvoertuigen.

Die leeftijd wordt echter teruggebracht op 16 jaar voor de bestuurders van bromfietsen voor zover alleen de bestuurder het voertuig berijdt, alsmede voor de bestuurders van landbouwtractoren die van de hoeve naar het veld rijden en omgekeerd.

Deze bepaling geldt niet voor de minder-validen die een voertuig besturen dat uitgerust is met een motor waarmee niet sneller dan stapvoets kan gereden worden.

4° 16 jaar voor de bestuurders van bespannen voertuigen;

5° 14 jaar voor de bestuurders van niet ingespannen trekdieren, van last- of rijdieren of van vee.

8.3. Elke bestuurder moet in staat zijn te sturen, en de vereiste lichaamsgeschiktheid en de nodige kennis en rijvaardigheid bezitten.

Hij moet steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig of zijn dieren goed in de hand hebben.

Art. 9. Plaats van de bestuurders op de openbare weg.

9.1.1. Wanneer de openbare weg een rijbaan omvat moeten de bestuurders deze rijbaan volgen.

9.1.2. Wanneer de openbare weg een fietspad omvat moeten de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen dit fietspad volgen.

Wanneer de openbare weg een fietspad in elke rijrichting omvat moeten zij het fietspad volgen dat rechts in hun rijrichting ligt.

Zo er geen fietspad is mogen deze bestuurders, buiten de bebouwde kommen, de gelijkgrondse bermen volgen die rechts in hun rijrichting liggen, op voorwaarde dat zij de voetgangers niet in gevaar brengen.

9.2. Wanneer de openbare weg twee of drie rijbanen omvat die duidelijk van elkaar gescheiden zijn, inzonderheid door een effen grond, een niet voor voertuigen toegankelijke ruimte, een verschil in niveau, mogen de bestuurders de ten opzichte van hun rijrichting links gelegen rijbaan niet volgen, behoudens plaatselijke reglementering.

9.3. Elke bestuurder die de rijbaan volgt moet zo dicht mogelijk bij de rechterrand van die rijbaan blijven, behalve op pleinen of om de aanwijzingen van de verkeersborden F 13 en F 15 op te volgen.

De bestuurder die de aanwijzingen van de verkeersborden F 13 en F 15 heeft opgevolgd moet zijn plaats rechts opnieuw innemen zodra de omstandigheden het toelaten.

9.4. Binnen de bebouwde kommen mogen de bestuurders de rijstrook volgen die het best aan hun bestemming beantwoordt :

1° op de rijbanen met éénrichtingsverkeer in rijstroken verdeeld;

2° op de rijbanen met tweerichtingsverkeer in vier of meer rijstroken verdeeld, waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting.

9.5. Wanneer de verkeerdichtheid het rechtvaardigt, mag het verkeer in meerdere files geschieden :

1° op rijbanen met tweerichtingsverkeer in vier of meer rijstroken verdeeld, op voorwaarde dat alleen gereden wordt op de rijstroken bestemd voor het verkeer in de gevuldde rijrichting;

2° op rijbanen met éénrichtingsverkeer;

3° op rijbanen verdeeld in rijstroken waarboven verkeerslichten als bedoeld in artikel 63.2. zijn aangebracht.

9.6. Behoudens plaatselijke reglementering moet elke bestuurder de inrichtingen bestemd om het verkeer te leiden, zoals zuilen en verkeersleiders, aan zijn linkerhand laten.

Hij moet ook de vluchtheuvels aan zijn linkerhand laten tenzij wanneer de behoeften van het verkeer het rechtvaardigen deze aan zijn rechterhand te laten.

De verplichting langs een enkele zijde voorbij te rijden kan evenwel opgelegd worden door het verkeersbord D 1.

Art. 10. Vitesse.

10.1.1° Tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par 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, pour qu'elle ne puisse être ni une cause d'accident, ni une gêne pour la circulation.

2° Le conducteur doit, compte tenu de sa vitesse, maintenir entre son véhicule et celui qui le précède une distance de sécurité suffisante.

3° Le conducteur doit en toute circonstance pouvoir s'arrêter devant un obstacle prévisible.

10.2. Aucun conducteur ne peut gêner la marche normale des autres conducteurs en circulant sans raison valable à une vitesse anormalement réduite ou en exerçant un freinage soudain non exigé par des raisons de sécurité.

Le conducteur qui veut ralentir de façon notable l'allure de son véhicule doit indiquer cette intention au moyen des feux-stop lorsque le véhicule en est pourvu ou, sinon, par un geste du bras.

10.3. Les conducteurs qui s'approchent d'animaux de trait, de charge, de monture ou de bestiaux se trouvant sur la voie publique et manifestant des signes de frayeur, sont tenus de ralentir et, au besoin, de s'arrêter.

10.4. Il est interdit d'inciter ou de provoquer un conducteur à circuler à une vitesse excessive.

Art. 11. Limitations de vitesse.

11.1. Dans les agglomérations, la vitesse est limitée à 60 km à l'heure.

Toutefois, sur certaines voies publiques une limitation de vitesse inférieure ou supérieure peut être imposée ou permise par le signal C 43.

Les limitations de vitesse inférieures résultant de l'article 11.3.1. et 11.3.2. restent d'application.

11.2. En dehors des agglomérations la vitesse est limitée :

1° à 120 km à l'heure sur les autoroutes et sur les voies publiques divisées en quatre bandes de circulation ou plus dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation.

Toutefois, la vitesse des autobus, des autocars et des autres véhicules et trains de véhicules dont le poids maximal autorisé dépasse 7,5 tonnes y est limitée à 90 km à l'heure.

Les limitations de vitesse inférieures imposées par le signal C 43 restent d'application;

2° à 90 km à l'heure sur les autres voies publiques.

Toutefois, les limitations de vitesse inférieures imposées par le signal C 43 ou résultant de l'article 11.3.1. et 11.3.2. restent d'application.

11.3.1. La vitesse des autobus et des autocars est limitée à 75 km à l'heure, sauf sur les autoroutes et sur les voies publiques divisées en quatre bandes de circulation ou plus dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation.

11.3.2. La vitesse des véhicules et trains de véhicules autres que les autobus et autocars, et dont le poids maximal autorisé dépasse 7,5 tonnes est limitée :

1° à 60 km à l'heure pour les véhicules à bandages pneumatiques, sauf sur les autoroutes et sur les voies publiques divisées en quatre bandes de circulation ou plus dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation;

2° à 40 km à l'heure pour les véhicules à bandages semi-pneumatiques;

3° à 25 km à l'heure pour les véhicules à bandages élastiques ou rigides ainsi que pour les véhicules qui, par construction et d'origine, ne sont pas munis de suspension.

Si tous les bandages ne sont pas de même nature, la vitesse autorisée est déterminée par la nature du bandage le moins souple.

Art. 12. Obligations de céder le passage.

12.1. Tout conducteur doit céder le passage aux véhicules sur rails; à cette fin il doit au besoin s'écartier de la voie ferrée dès que possible.

Art. 10. Snelheid.

10.1.1° Elke bestuurder moet zijn snelheid regelen zoals vereist wegens de plaatsgeesteldheid, haar belemmering, de verkeerdichtheid, 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.

2° De bestuurder moet, rekening houdend met zijn snelheid tussen zijn voertuig en zijn voorligger een voldoende veiligheidsafstand houden.

3° De bestuurder moet in alle omstandigheden kunnen stoppen vóór een hindernis die kan worden voorzie.

10.2. Geen enkele bestuurder mag de normale gang van ander bestuurders hinderen door abnormaal traag te rijden wanneer daar geen geldige reden toe is, of door plots te remmen wanneer dit niet om veiligheidsredenen vereist is.

De bestuurder die de snelheid van zijn voertuig aanzienlijk verminderen, moet dit voornemen kenbaar maken door middel van de stoplichten wanneer het voertuig ervan voorzien is of, zoniet door een teken met de arm.

10.3. Wanneer trek-, last- en rijdieren of vee op de openbare weg, bij het naderen van een bestuurder tekenen van angst vertonen, moet de bestuurder vertragen en, zo nodig, stoppen.

10.4. Het is verboden een bestuurder aan te sporen of uit te dagen overdreven snel te rijden.

Art. 11. Snelheidsbeperkingen.

11.1. Binnen de bebouwde kommen is de snelheid beperkt tot 60 km per uur.

Op sommige openbare wegen kan evenwel een lagere of hogere snelheidsbeperking opgelegd of toegelaten worden door het verkeersbord C 43.

De lagere snelheidsbeperkingen voortvloeiend uit artikel 11.3.1. en 11.3.2. blijven van toepassing.

11.2. Buiten de bebouwde kommen is de snelheid beperkt :

1° tot 120 km per uur op de autosnelwegen en op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting.

De snelheid van de autobussen, autocars en andere voertuigen en slepen met een hoogste toegelaten gewicht van meer dan 7,5 ton is hier evenwel beperkt tot 90 km per uur.

De lagere snelheidsbeperkingen opgelegd door het verkeersbord C 43 blijven van toepassing;

2° tot 90 km per uur op de andere openbare wegen.

De lagere snelheidsbeperkingen opgelegd door het verkeersbord C 43 of voortvloeiend uit artikel 11.3.1. en 11.3.2. blijven evenwel van toepassing.

11.3.1. De snelheid van de autobussen en autocars is beperkt tot 75 km per uur, behalve op de autosnelwegen in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting.

11.3.2. De snelheid van voertuigen en slepen andere dan autobussen en autocars, met een hoogste toegelaten gewicht van meer dan 7,5 ton, is beperkt :

1° tot 60 km per uur voor voertuigen met luchtbanden, behalve op de autosnelwegen en op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting;

2° tot 40 km per uur voor voertuigen met cushionbanden;

3° tot 25 km per uur voor voertuigen met elastische of onbuigzame banden alsmede voor voertuigen die naar bouw en oorsprong niet met een ophanging uitgerust zijn.

Indien niet alle banden van dezelfde aard zijn, wordt de toegelaten snelheid bepaald door de aard van de minst soepele band.

Art. 12. Verplichting voorrang te verlenen.

12.1. Elke bestuurder moet voorrang verlenen aan de spoorvoertuigen; hij moet zich daartoe indien nodig, zodra mogelijk van het spoor verwijderen.

12.2. Le conducteur abordant un carrefour doit redoubler de prudence pour éviter tout accident.

12.3.1. Tout conducteur doit céder le passage à celui qui vient de sa droite.

Toutefois, le conducteur doit céder le passage à tout autre conducteur circulant sur la voie publique ou la chaussée qu'il aborde :

a) lorsqu'il débouche d'une voie publique ou d'une chaussée pourvue d'un signal B 1 (triangle sur pointe) ou d'un signal B 5 (stop);

b) lorsqu'il débouche d'un chemin de terre ou d'un sentier sur une voie publique pourvue d'une chaussée.

12.3.2. Le conducteur qui a la priorité de passage perd le bénéfice de celle-ci quant il se remet en mouvement après s'être immobilisé.

12.4. Le conducteur qui veut exécuter une manœuvre doit céder le passage aux autres usagers.

Sont notamment considérés comme manœuvres : changer de bande de circulation ou de file, traverser la chaussée, 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.

12.5. Le conducteur qui doit céder le passage ne peut poursuivre sa marche que s'il peut le faire sans risque d'accident, compte tenu de la position des autres usagers, de leur vitesse et de la distance à laquelle ils se trouvent.

Art. 13. Annonce d'une manœuvre.

Avant d'effectuer une manœuvre ou un mouvement nécessitant un déplacement latéral ou entraînant une modification de direction, le conducteur doit indiquer son intention suffisamment à temps au moyen des feux indicateurs de direction lorsque le véhicule en est pourvu ou, sinon, par un geste du bras. Cette indication doit cesser dès que le déplacement latéral ou la modification de direction est accompli.

Art. 14. Dégagement des carrefours.

14.1. Le conducteur engagé dans un carrefour où la circulation est réglée par un agent qualifié ou des signaux lumineux de circulation, peut dégager le carrefour sans attendre que la circulation soit ouverte dans le sens où il va s'engager, sauf si un feu rouge placé à sa droite sur la voie publique qu'il va emprunter le lui interdit.

14.2. Même si des signaux lumineux de circulation l'y autorisent, un conducteur ne peut s'engager dans un carrefour si l'encombrement de la circulation est tel qu'il serait vraisemblablement immobilisé dans le carrefour, gênant ou empêchant ainsi la circulation dans les directions transversales.

Art. 15. Croisement.

15.1. Le croisement s'effectue à droite.

15.2. En cas de croisement, le conducteur doit laisser libre une distance latérale suffisante et au besoin serrer à droite.

Le conducteur dont la progression est entravée par un obstacle ou la présence d'autres usagers doit ralentir et au besoin s'arrêter pour laisser passer les usagers qui viennent en sens inverse.

15.3. Lorsque la largeur de la chaussée ne permet pas d'effectuer aisément le croisement, le conducteur peut emprunter l'accotement de plain-pied à condition de ne pas mettre en danger les usagers qui s'y trouvent.

15.4. Le croisement des véhicules sur rails qui empruntent la chaussée peut se faire à gauche, s'il ne peut s'effectuer à droite en raison de l'exiguité du passage ou de la présence d'un véhicule à l'arrêt ou en stationnement ou de tout autre obstacle fixe et à condition de ne pas gêner ou mettre en danger les usagers circulant en sens inverse.

Art. 16. Dépassement.

16.1. Le dépassement n'est à considérer qu'à l'égard des conducteurs en mouvement.

16.2. Lorsque les conducteurs se conforment aux indications des signaux F 13 et F 15 ou lorsque la circulation s'effectue conformément aux dispositions de l'article 9.4. ou 9.5., le fait que les

12.2. De bestuurder die een kruispunt oprijdt moet dubbel voorzichtig zijn ten einde alle ongevallen te voorkomen.

12.3.1. Elke bestuurder moet voorrang verlenen aan de van rechts komende bestuurder.

De bestuurder moet evenwel voorrang verlenen aan iedere bestuurder die rijdt op de openbare weg of de rijbaan die hij oprijdt :

a) wanneer hij uit een openbare weg of een rijbaan met een verkeersbord B 1 (omgekeerde driehoek) of met een verkeersbord B 5 (stop) komt;

b) wanneer hij uit een aardeweg of een pad op een openbare weg met een rijbaan komt.

12.3.2. De bestuurder die voorrang heeft, verliest deze voorrang wanneer hij zijn voertuig opnieuw in beweging brengt, na gestopt te hebben.

12.4. De bestuurder die een manœuvre wil uitvoeren, moet voorrang verlenen aan de andere weggebruikers.

Worden inzonderheid als manœuvres beschouwd : van rijstrook of van file veranderen, de rijbaan oversteken, een parkeerplaats verlaten of oprijden, uit een aanpalende eigendom komen, keren of achteruitrijden, zijn voertuig opnieuw in beweging brengen.

12.5. De bestuurder die voorrang moet verlenen, mag slechts verder rijden indien hij zulks kan doen zonder gevaar voor ongevallen, gelet op de plaats van de andere weggebruikers, hun snelheid en de afstand waarop zij zich bevinden.

Art. 13. Aankondiging van een manœuvre.

Alvorens een manœuvre of een beweging uit te voeren die een zijdelingse verplaatsing vereist of een wijziging van richting veroorzaakt, moet de bestuurder zijn voornemen tijdig genoeg kenbaar maken met de richtingsaanwijzers wanneer het voertuig daarvan voorzien is of, zoniet, door een teken met de arm. Deze aanduiding moet ophouden zodra de zijdelingse verplaatsing of de wijziging van richting uitgevoerd is.

Art. 14. Vrijmaken van de kruispunten.

14.1. De bestuurder die een kruispunt opgereden is waar het verkeer geregeld wordt door een bevoegd persoon of door verkeerslichten mag dit kruispunt vrijmaken zonder te wachten tot het verkeer opengesteld is in de richting die hij gaat nemen, behalve indien op de weg die hij gaat volgen een aan zijn rechterzijde geplaatst rood licht hem zulks verbiedt.

14.2. Zelfs indien verkeerslichten het toelaten, mag een bestuurder een kruispunt niet oprijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat hij waarschijnlijk op het kruispunt zou moeten stoppen en aldus het dwarsverkeer zou hinderen of beletten.

Art. 15. Kruisen.

15.1. Het kruisen geschiedt rechts.

15.2. De bestuurder moet bij het kruisen een voldoende zijdelingse afstand laten en, zo nodig, naar rechts uitwijken.

De bestuurder, waarvan het doorrijden belemmerd wordt door een hindernis of door de aanwezigheid van andere weggebruikers, moet vertragen en, zo nodig, stoppen om de tegemoetkomende weggebruikers doorgang te verlenen.

15.3. Wanneer het kruisen wegens de breedte van de rijbaan niet gemakkelijk kan uitgevoerd worden, mag de bestuurder de gelijkgrondse berm volgen, op voorwaarde dat hij de weggebruikers die zich daar bevinden, niet in gevaar brengt.

15.4. Het kruisen van spoorvoertuigen die de rijbaan volgen, mag links geschieden, wanneer het rechts niet kan wegens de engte van de doorgang of de aanwezigheid van een stilstaand of geparkeerd voertuig of enige andere vaste hindernis en op voorwaarde dat de tegemoetkomende weggebruikers niet gehinderd of in gevaar gebracht worden.

Art. 16. Inhalen.

16.1. Het inhalen geldt slechts ten aanzien van bestuurders die in beweging zijn.

16.2. Wanneer de bestuurders de aanwijzingen van de verkeersborden F 13 en F 15 opvolgen of wanneer het verkeer geschiedt overeenkomstig de bepalingen van artikel 9.4. of 9.5. wordt het

véhicules d'une bande ou d'une file circulent à une vitesse plus grande que ceux d'une autre bande ou file, n'est pas considéré comme un dépassement.

16.3. Le dépassement s'effectue à gauche.

Toutefois, le dépassement se fait à droite lorsque le conducteur a indiqué son intention de tourner à gauche ou de dépasser à gauche sur le côté gauche de la voie publique et s'est ranger son véhicule sur le côté gauche de la voie publique et s'est porté à gauche en vue d'effectuer ce mouvement.

16.4. Avant de dépasser par la gauche, tout conducteur doit :

- 1° s'assurer qu'il peut le faire sans danger et notamment :

a) que la voie est libre sur une distance suffisante pour éviter tout risque d'accident;

b) qu'aucun conducteur qui le suit n'a commencé un dépassement;

c) qu'il a la possibilité de reprendre sa place à droite sans gêner les autres conducteurs;

d) qu'il a la possibilité d'effectuer le dépassement en un temps très court.

2° indiquer suffisamment à temps son intention de se porter à gauche au moyen des feux indicateurs de direction lorsque le véhicule en est pourvu ou, sinon, par un geste du bras.

Cette indication doit cesser dès que le déplacement latéral a été effectué.

16.5. Tout conducteur qui effectue un dépassement doit s'écartier autant que de besoin du conducteur à dépasser; lorsque la largeur de la chaussée ne permet pas d'effectuer aisément le dépassement, le conducteur peut emprunter l'accotement de plain-pied, à condition de ne pas mettre en danger les usagers qui s'y trouvent.

16.6. Si le dépassement se fait par la gauche, le conducteur doit reprendre sa place à droite aussitôt qu'il peut le faire sans inconvenients, après avoir indiqué son intention au moyen des feux indicateurs de direction lorsque le véhicule en est pourvu ou, sinon, par un geste du bras.

Cette indication doit cesser dès que le déplacement latéral a été effectué.

Toutefois, le conducteur n'est pas tenu de reprendre sa place à droite s'il veut effectuer aussitôt un nouveau dépassement :

1° sur les chaussées à deux sens de circulation divisées en quatre bandes de circulation ou plus, à condition de n'emprunter que les bandes affectées à la circulation dans le sens suivi;

2° sur les chaussées à sens unique.

16.7. Tout conducteur qui va être dépassé par la gauche doit serrer à droite le plus possible et ne peut accélérer.

16.8. Le dépassement d'un véhicule approchant d'un passage pour piétons ne peut se faire qu'à une vitesse suffisamment réduite permettant au conducteur d'arrêter devant un piéton se trouvant sur le passage.

16.9. Le dépassement des véhicules sur rails qui empruntent la chaussée, s'effectue à droite, que ces véhicules soient en mouvement ou arrêtés pour l'embarquement ou le débarquement des voyageurs.

Toutefois, le dépassement peut se faire à gauche s'il ne peut s'effectuer à droite en raison de l'exiguité du passage ou de la présence d'un véhicule à l'arrêt ou en stationnement ou de tout autre obstacle fixe et à condition de ne pas gêner ou mettre en danger les usagers circulant en sens inverse.

Le dépassement peut également se faire à gauche sur les chaussées à sens unique lorsque les nécessités de la circulation le justifient.

Art. 17. Interdiction de dépasser.

17.1. Le dépassement par la gauche est interdit lorsque le conducteur ne peut apercevoir les usagers venant en sens inverse à une distance suffisante pour effectuer le dépassement sans risque d'accident.

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

1° sur un passage à niveau signalé par le signal A 45 ou A 47, sauf si celui-ci est muni de barrières ou si la circulation y est réglée par des signaux lumineux de circulation;

sneller rijden van de voertuigen in een rijstrook of een file ten opzichte van de voertuigen in een andere rijstrook of file niet als inhalen beschouwd.

16.3. Het inhalen geschiedt links.

Het inhalen geschiedt echter rechts wanneer de in te halen bestuurder te kennen heeft gegeven dat hij voornemens is links af te slaan of zijn voertuig op te stellen aan de linkerkant van de openbare weg en zich naar links begeven heeft om deze beweging uit te voeren.

16.4. Voor het links inhalen moet elke bestuurder :

1° zich ervan vergewissen dat hij dit zonder gevaar kan doen, en inzonderheid :

a) dat de weg over een voldoende afstand vrij is om alle gevaar voor ongevallen te vermijden;

b) dat geen achterligger reeds begonnen is in te halen;

c) dat hij zijn plaats rechts opnieuw kan innemen, zonder de andere bestuurders te hinderen;

d) dat hij op zeer korte tijd kan inhalen.

2° zijn voornemen zich naar links te verplaatsen tijdig genoeg kenbaar maken door middel van de richtingsaanwijzers wanneer het voertuig daarvan voorzien is of, zonet, door een teken met de arm.

Deze aanduiding moet ophouden zodra de zijdelingse verplaatsing uitgevoerd is.

16.5. Elke inhalende bestuurder moet zich zo ver als nodig is van de in te halen bestuurder verwijderen wanneer het inhalen wegens de breedte van de rijbaan niet gemakkelijk kan uitgevoerd worden, mag de bestuurder de gelijkgrondse berm volgen, op voorwaarde dat hij de weggebruikers die zich daar bevinden, niet in gevaar brengt.

16.6. Geschiedt het inhalen links, dan moet de bestuurder zijn plaats rechts opnieuw innemen zodra hij zulks zonder bezwaar kan doen, na zijn voornemen kenbaar gemaakt te hebben door middel van de richtingsaanwijzers wanneer het voertuig daarvan voorzien is of, zonet, door een teken met de arm.

Deze aanduiding moet ophouden zodra de zijdelingse verplaatsing uitgevoerd is.

De bestuurder moet echter zijn plaats rechts niet terug innemen wanneer hij onmiddellijk opnieuw wil inhalen :

1° op rijbanen met tweerichtingsverkeer, in vier of meer rijstroken verdeeld, op voorwaarde dat alleen gereden wordt op de rijstroken bestemd voor het verkeer in de gevuld richting;

2° op rijbanen met éénrichtingsverkeer.

16.7. Elke bestuurder die op het punt staat links ingehaald te worden, moet zo ver mogelijk naar rechts uitwijken en mag zijn snelheid niet opvoeren.

16.8. Het inhalen van een voertuig dat een oversteekplaats voor voetgangers nadert, mag slechts gebeuren met voldoende matige snelheid zodat de bestuurder kan stoppen voor een voetganger die zich op de oversteekplaats bevindt.

16.9. Het inhalen van spoorvoertuigen die de rijbaan volgen geschiedt rechts, zowel wanneer die voertuigen in beweging zijn of stilstaan om reizigers te laten in- of uitstappen.

Het inhalen mag evenwel links geschieden wanneer het recht niet kan wegens de engte van de doorgang of de aanwezigheid van een stilstand of geparkeerd voertuig of enige andere vast hindernis en op voorwaarde dat de tegemoetkomende weggebruikers niet gehinderd of in gevaar gebracht worden.

Het inhalen mag eveneens links geschieden op rijbanen met éénrichtingsverkeer, wanneer de behoeften van het verkeer het rechtvaardigen.

Art. 17. Inhaalverbod.

17.1. Links inhalen is verboden wanneer de bestuurder de tegemoetkomende weggebruikers niet van ver genoeg kan opmerken om het inhalen zonder gevaar voor ongevallen uit te voeren.

17.2. Het links inhalen van een gespan of van een voertuig meer dan twee wielen is verboden :

1° op een overweg gesignaliseerd door het verkeersbord A 45 A 47, behalve indien het een overweg is met slagbomen of indien het verkeer er door verkeerslichten wordt geregeld;

2° a) dans les carrefours où la priorité de droite est applicable;
b) dans les autres carrefours, pour les conducteurs qui doivent céder le passage conformément à l'article 12.3.1.

3° à l'approche du sommet d'une côte et dans les virages, lorsque la visibilité est insuffisante, sauf si le dépassement peut se faire sans franchir la ligne blanche continue délimitant la partie de la chaussée affectée à la circulation venant en sens inverse;

4° lorsque le conducteur à dépasser dépasse lui-même un véhicule autre qu'une bicyclette, un cyclomoteur à deux roues ou une motocyclette à deux roues, sauf lorsque la chaussée comporte trois bandes de circulation ou plus affectées à la circulation dans le sens suivi;

5° lorsque le conducteur à dépasser s'arrête devant un passage pour piétons aux endroits où la circulation n'est pas régée par un agent qualifié ou par des signaux lumineux de circulation.

Art. 18. Intervalle entre les véhicules.

18.1. Sur les ponts, les conducteurs de véhicules et trains de véhicules dont le poids maximal autorisé dépasse 7,5 tonnes, doivent maintenir entre eux un intervalle de 15 mètres au moins.

18.2. En dehors des agglomérations les conducteurs de véhicules et trains de véhicules dont le poids maximal autorisé dépasse 7,5 tonnes ou dont la longueur dépasse 7 mètres, doivent maintenir entre eux un intervalle de 50 mètres au moins.

18.3. En dehors des agglomérations les conducteurs de véhicules automobiles circulant en convoi en vue d'un trajet à faire de conserve doivent maintenir entre eux un intervalle de 50 mètres au moins.

18.4. La disposition prévue au 18.3. n'est pas applicable aux véhicules militaires circulant en convoi :

- entre la tombée et le lever du jour;
- par temps de brouillard intense.

Ces convois sont signalés de la façon suivante :

— le premier véhicule porte un fanion bleu ou, de nuit, à l'avant un feu bleu;
— le dernier véhicule porte un fanion vert ou, de nuit, à l'avant un feu vert.

Les fanions sont fixés sur le côté gauche des véhicules.

En outre, les véhicules militaires circulant en convoi utilisent, tant de jour que de nuit, leurs feux de croisement ou leurs feux de route pour autant que l'emploi de ces derniers soit autorisé.

Art. 19. Changement de direction.

19.1. Le conducteur qui veut tourner à droite ou à gauche pour quitter la chaussée ou qui veut ranger son véhicule sur le côté gauche d'une chaussée à sens unique doit s'assurer au préalable qu'il peut le faire sans danger pour les autres usagers et particulièrement en tenant compte des possibilités de ralentissement de ceux qui le suivent.

19.2. Le conducteur qui tourne à droite doit :

1° indiquer son intention suffisamment à temps au moyen des feux indicateurs de direction de droite lorsque le véhicule en est pourvu ou, sinon, par un geste du bras.

Cette indication doit cesser dès que le mouvement est accompli;

2° serrer le plus possible le bord droit de la chaussée.

Le conducteur peut toutefois se porter vers la gauche lorsque la disposition des lieux et les dimensions du véhicule ou de son chargement ne permettent pas de serrer le bord droit de la chaussée.

Dans ce cas, il doit s'assurer au préalable qu'aucun conducteur qui le suit n'a commencé un dépassement; en outre il ne peut mettre en danger les autres conducteurs qui circulent normalement sur la voie publique qu'il s'apprête à quitter.

3° exécuter le mouvement à allure modérée;

4° exécuter le mouvement aussi court que possible sauf dans les cas où la circulation s'effectue, sur la chaussée dans laquelle il s'engage, conformément aux dispositions de l'article 9.4. et 9.5.

19.3. Le conducteur qui tourne à gauche doit :

1° indiquer son intention suffisamment à temps au moyen des feux indicateurs de direction de gauche lorsque le véhicule en est pourvu ou, sinon, par un geste du bras.

Cette indication doit cesser dès que le mouvement est accompli;

2° a) op de kruispunten waar de voorrang van rechts geldt;
b) op de andere kruispunten voor de bestuurders die voorrang moeten verlenen overeenkomstig artikel 12.3.1.

3° bij het naderen van de top van een helling en in bochten, wanneer de zichtbaarheid onvoldoende is, behalve indien kan ingehaald worden zonder de doorlopende witte streep te overschrijden die het voor de tegenliggers bestemde deel van de rijbaan afluist;

4° wanneer de in te halen bestuurder zelf een ander voertuig dan een fiets, een tweewielige bromfiets of een tweewielige motorfiets inhaalt, behalve wanneer de rijbaan drie of meer rijstroken heeft die bestemd zijn voor het verkeer in de gevuld richting;

5° wanneer de in te halen bestuurder stopt voor een oversteekplaats voor voetgangers op plaatsen waar het verkeer niet geregeld wordt door een bevoegd persoon of door verkeerslichten.

Art. 18. Afstand tussen de voertuigen.

18.1. Op bruggen moeten de bestuurders van voertuigen en slepen met een hoogste toegelaten gewicht van meer dan 7,5 ton, onderling een afstand houden van ten minste 15 meter.

18.2. Buiten de bebouwde kommen moeten de bestuurders van voertuigen en slepen met een hoogste toegelaten gewicht van meer dan 7,5 ton of langer dan 7 meter, onderling een afstand houden van ten minste 50 meter.

18.3. Buiten de bebouwde kommen moeten bestuurders van auto's die in konvooi rijden voor een gezamenlijk te maken tocht, onderling een afstand houden van ten minste 50 meter.

18.4. Het bepaalde in 18.3. geldt niet voor legervoertuigen die in konvooi rijden :

- tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag;
- bij zeer mistig weer.

Deze konvoien worden als volgt gesigneerd :

— het eerste voertuig voert een blauwe wimpel of, bij nacht, vooraan een blauw licht;
— het laatste voertuig voert een groene wimpel of, bij nacht, vooraan een groen licht.

De wimpels worden aan de linkerzijde van de voertuigen aangebracht.

Bovendien moeten legervoertuigen die in konvooi rijden, zowel bij dag als bij nacht, met dimlichten rijden, of met grootlichten voorzover het gebruik van deze laatste toegelaten is.

Art. 19. Richtingsverandering.

19.1. De bestuurder die naar rechts of naar links wil afslaan om de rijbaan te verlaten of die zijn voertuig langs de linkerkant van een rijbaan met éénrichtingsverkeer wil opstellen, moet zich vooraf ervan vergewissen dat hij dit kan doen zonder gevaar voor de andere weggebruikers, vooral rekening houdend met de vertragingsmogelijkheden van de achterliggers.

19.2. De bestuurder die naar rechts afslaat moet :

1° zijn voornemen tijdig genoeg kenbaar maken door middel van de rechter richtingaanwijzers wanneer het voertuig daarvan voorzien is of, zoniet, door een teken met de arm.

Deze aanduiding moet ophouden zodra de beweging uitgevoerd is;

2° zo dicht mogelijk bij de rechtersrand van de rijbaan blijven.

De bestuurder mag zich evenwel naar links begeven wanneer hij wegens de plaatsgesteldheid en de afmetingen van het voertuig of de lading niet bij de rechtersrand van de rijbaan kan blijven.

In dat geval moet hij zich vooraf ervan vergewissen dat geen achterlijger reeds begonnen is in te halen; bovendien mag hij de andere bestuurders die op normale wijze rijden op de openbare weg die hij gaat verlaten, niet in gevaar brengen.

3° de beweging met matige snelheid uitvoeren;

4° de beweging zo kort mogelijk uitvoeren, behalve in de gevallen dat het verkeer op de ingeslagen rijbaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 9.4. en 9.5. geschiedt.

19.3. De bestuurder die naar links afslaat moet :

1° zijn voornemen tijdig genoeg kenbaar maken door middel van de linker richtingaanwijzers wanneer het voertuig daarvan voorzien is of, zoniet, door een teken met de arm.

Deze aanduiding moet ophouden zodra de beweging uitgevoerd is;

2° a) sur une chaussée à deux sens de circulation, se porter vers la gauche sans gêner les conducteurs venant en sens inverse;

b) sur une chaussée à sens unique, serrer le plus possible le bord gauche de celle-ci;

3° céder le passage aux conducteurs venant en sens inverse sur la chaussée qu'il s'apprête à quitter;

4° exécuter le mouvement à allure modérée;

5° aux carrefours, exécuter le mouvement aussi largement que possible de manière à aborder par la droite la chaussée dans laquelle il s'engage, sauf dans les cas où la circulation s'effectue sur cette chaussée conformément aux dispositions de l'article 9.4. et 9.5.

19.4. Le conducteur qui change de direction doit céder le passage aux conducteurs et aux piétons qui circulent sur les autres parties de la même voie publique.

19.5. Le conducteur qui change de direction doit céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.

19.6. Lorsque la circulation s'effectue conformément aux dispositions de l'article 9.4. et 9.5. le conducteur ne peut tourner à droite que s'il se trouve dans la bande ou la file de droite, et à gauche que s'il se trouve dans la bande ou la file de gauche.

Art. 20. Circulation sur les voies ferrées et passages à niveau.

20.1. Toute circulation est interdite sur les voies ferrées établies en dehors de la chaussée.

20.2. L'usager s'approchant d'un passage à niveau doit redoubler de prudence pour éviter tout accident : lorsque le passage à niveau n'est muni ni de barrières ni de signaux lumineux de circulation ou lorsque ces signaux ne fonctionnent pas, l'usager ne peut s'y engager qu'après s'être assuré qu'aucun véhicule sur rails n'approche.

20.3. Il est interdit de s'engager sur un passage à niveau :

1° lorsque les barrières sont en mouvement ou fermées ;

2° lorsque les feux rouges clignotants sont allumés ;

3° lorsque le signal sonore fonctionne.

20.4. Le conducteur ne peut s'engager sur un passage à niveau si l'encombrement de la circulation est tel qu'il serait vraisemblablement immobilisé sur ce passage.

Art. 21. Circulation sur les autoroutes.

21.1. L'accès aux autoroutes est interdit aux piétons, aux conducteurs d'animaux et de véhicules ou trains de véhicules qui ne peuvent atteindre en palier la vitesse de 70 km à l'heure.

Les véhicules admis à la circulation sur les autoroutes ne peuvent y avoir accès ou en sortir qu'aux endroits spécialement aménagés à cet effet.

21.2. Sauf limitation inférieure imposée par le signal C 43, aucun conducteur ne peut circuler sur autoroute à une vitesse inférieure à 70 km à l'heure. Il doit cependant régler sa vitesse conformément aux dispositions de l'article 10.1.

21.3. Lorsque la chaussée d'une autoroute comporte trois bandes de circulation ou plus, les autobus, les autocars et les autres véhicules et trains de véhicules dont le poids maximal autorisé dépasse 7,5 tonnes ne peuvent emprunter la bande de circulation située du côté du bord gauche de la chaussée, sauf pour se conformer aux indications des signaux F 13 et F 15.

21.4. Il est interdit sur les autoroutes :

1° d'emprunter les raccordements transversaux;

2° de faire demi-tour;

3° de faire marche arrière;

4° de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement, sauf sur les aires de stationnement indiquées par le signal E 9a.

21.5. Les véhicules remorqués au moyen d'une attache de fortune ou d'une attache secondaire conformément aux dispositions de l'article 49.4., doivent quitter l'autoroute à la première sortie.

21.6. Sont interdits sur autoroutes :

1° les cortèges, manifestations et rassemblements;

2° les défilés publicitaires;

3° les essais techniques de prototypes de véhicules;

2° a) op een rijbaan met tweerichtingsverkeer, zich naar links begeven zonder de tegenliggers te hinderen;

b) op een rijbaan met éénrichtingsverkeer, zo dicht mogelijk bij de linkerrand ervan blijven;

3° voorrang verlenen aan de tegenliggers op de rijbaan die hij gaat verlaten;

4° de beweging met matige snelheid uitvoeren;

5° op de kruispunten de beweging zo ruim mogelijk uitvoeren zodat hij de ingeslagen rijbaan rechts oprit, behalve in de gevallen dat het verkeer op die rijbaan geschied overeenkomstig de bepalingen van artikel 9.4. en 9.5.

19.4. De bestuurder die van richting verandert moet voorrang verlenen aan de bestuurders en aan de voetgangers die de andere delen van dezelfde openbare weg volgen.

19.5. De bestuurder die van richting verandert moet voorrang verlenen aan de voetgangers die de rijbaan oversteken die hij gaat oprit.

19.6. Geschiedt het verkeer overeenkomstig de bepalingen van artikel 9.4. en 9.5., dan mag de bestuurder slechts rechts afslaan indien hij zich in de rechterstrook of file bevindt, en links indien hij zich in de linkerstrook of file bevindt.

Art. 20. Verkeer op spoorwegen en overwegen.

20.1. Elk verkeer op buiten de rijbaan aangelegde sporen is verboden.

20.2. De weggebruiker die een overweg nadert moet dubbel voorzichtig zijn tenende alle ongevallen te voorkomen : wanneer het een overweg is zonder slagbomen of zonder verkeerslichten, of wanneer deze lichten niet werken, mag de weggebruiker zich slechts op de overweg begeven na er zich van vergewist te hebben dat geen enkel spoorvoertuig nadert.

20.3. Het is verboden zich op een overweg te begeven :

1° wanneer de slagbomen in beweging of gesloten zijn;

2° wanneer de rode knipperlichten branden;

3° wanneer het geluidssein werkt.

20.4. De bestuurder mag een overweg niet opritden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat hij waarschijnlijk op die overweg zou moeten stoppen.

Art. 21. Verkeer op autosnelwegen.

21.1. Voetgangers, bestuurders van dieren en van voertuigen of slepen die op een horizontale weg de snelheid van 70 km per uur niet kunnen bereiken, zijn op de autosnelwegen niet toegelaten.

De tot het verkeer op de autosnelwegen toegelaten voertuigen mogen die wegen maar opritden of verlaten op de plaatsen die daarvoor speciaal ingericht zijn.

21.2. Behalve wanneer een lagere snelheid wordt opgelegd door het verkeersbord C 43, mag geen enkele bestuurder op een autosnelweg met een lagere snelheid rijden dan 70 km per uur. Hij moet evenwel zijn snelheid regelen overeenkomstig de bepalingen van artikel 10.1.

21.3. Wanneer de rijbaan van een autosnelweg drie of meer rijstroken omvat, mogen de autobussen, autocars en andere voertuigen en slepen met een hoogste toegelaten gewicht van meer dan 7,5 ton niet op de links gelegen rijstrook van de rijbaan rijden, behalve om de aanwijzingen van de verkeersborden F 13 en F 15 op te volgen.

21.4. Op autosnelwegen is het verboden :

1° de dwarsverbindingen te gebruiken;

2° te keren;

3° achteruit te rijden;

4° een voertuig te laten stilstaan of te parkeren, behalve op de parkeerstroken, aangewezen door het verkeersbord E 9a.

21.5. De voertuigen die overeenkomstig de bepalingen van artikel 49.4. met een noodkoppeling of met een hulpkoppeling gesleept worden, moeten de autosnelweg verlaten bij de eerste afrit.

21.6. Op autosnelwegen zijn verboden :

1° stoten, betogenen en samenscholingen;

2° reclametochten;

3° technische proeven met prototypes van voertuigen;

4^e les épreuves sportives, notamment les courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse;

5^e la vente ou l'offre en vente de tous objets quelconques, sauf autorisation donnée par le Ministre qui a la gestion des autoroutes dans ses attributions.

21.7. Le Ministre qui a la gestion des autoroutes dans ses attributions peut prendre toutes mesures provisoires pour régler la circulation en un point déterminé d'une autoroute, en raison des circonstances particulières.

21.8. Le Ministre qui a la gestion des autoroutes dans ses attributions peut, aux conditions qu'il détermine, autoriser les véhicules militaires circulant en convoi et les transports exceptionnels à accéder aux autoroutes et à y circuler à une vitesse inférieure à 70 km à l'heure.

Art. 22. Circulation sur les routes pour automobiles.

22.1. La circulation sur les routes pour automobiles est réservée aux véhicules à moteur ainsi qu'à leurs remorques, à l'exception des cyclomoteurs, des véhicules agricoles et des trains de véhicules forains.

22.2. Les dispositions de l'article 21.4 et 21.6 sont applicables sur les routes pour automobiles.

Art. 23. Arrêt et stationnement.

23.1. Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être rangé :

1^o A droite par rapport au sens de sa marche.

Toutefois, si la chaussée est à sens unique, il peut être rangé de l'un ou de l'autre côté.

2^o Hors de la chaussée sur l'accotement de plain-pied ou, en dehors des agglomérations, sur tout accotement.

S'il s'agit d'un accotement que les piétons doivent emprunter, une bande praticable d'au moins un mètre de largeur doit être laissée à leur disposition du côté extérieur de la voie publique.

Si l'accotement n'est pas suffisamment large, le véhicule doit être rangé partiellement sur l'accotement et partiellement sur la chaussée.

A défaut d'accotement praticable, le véhicule doit être rangé sur la chaussée.

23.2. Tout véhicule rangé totalement ou partiellement sur la chaussée doit être placé :

1^o à la plus grande distance possible de l'axe de la chaussée;

2^o parallèlement au bord de la chaussée, sauf aménagement particulier des lieux;

3^o en une seule file.

Art. 24. Interdiction de l'arrêt et du stationnement.

Il est interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement à tout endroit où il est manifestement susceptible de constituer un danger pour les autres usagers de la route ou de les gêner sans nécessité, notamment :

1^o sur les trottoirs et, dans les agglomérations, sur les accotements en saillie, sauf réglementation locale;

2^o sur les pistes cyclables et sur les passages pour cyclistes;

3^o sur les passages à niveau;

4^o sur la chaussée à moins de 5 mètres en deçà des passages pour piétons et sur ces passages;

5^o sur la chaussée, dans les passages inférieurs, dans les tunnels et sauf réglementation locale, sous les ponts;

6^o sur la chaussée à proximité du sommet d'une côte et dans un virage lorsque la visibilité est insuffisante;

7^o aux abords des carrefours, à moins de 5 mètres du prolongement du bord le plus rapproché de la chaussée transversale, sauf réglementation locale;

8^o à moins de 20 mètres en deçà des signaux lumineux de circulation placés au carrefours, sauf réglementation locale;

9^o à moins de 20 mètres en deçà des signaux lumineux de circulation placés en dehors des carrefours;

10^o à moins de 20 mètres en deçà des signaux routiers.

Les dispositions des 9^o et 10^o ne sont pas applicables aux véhicules dont la hauteur, chargement compris ne dépasse pas 1,65 m, lorsque le bord inférieur de ces signaux se trouve à 2 mètres au moins au-dessus de la chaussée.

4^o sportwedstrijden, inzonderheid snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden;

5^o de verkoop of het te koop aanbieden van enig voorwerp, behoudens toelating van de Minister tot wiens bevoegdheid het beheer van de autosnelwegen behoort.

21.7. De Minister tot wiens bevoegdheid het beheer van de autosnelwegen behoort kan, wegens bijzondere omstandigheden, alle voorlopige maatregelen treffen tot regeling van het verkeer op een bepaalde plaats van een autosnelweg.

21.8. De Minister tot wiens bevoegdheid het beheer van de autosnelwegen behoort, kan, onder de door hem vastgestelde voorwaarden, de in konvooi rijdende legervoertuigen en het uitzonderlijk vervoer toelaten de autosnelwegen te volgen en er te rijden met een lagere snelheid dan 70 km per uur.

Art. 22. Verkeer op autowegen.

22.1. Alleen de motorvoertuigen en hun aanhangwagens, met uitzondering van de bromfietsen, de landbouwvoertuigen en de slepen van kermisvoertuigen, worden tot het verkeer op autowegen toegelaten.

22.2. De bepalingen van artikel 21.4. en 21.6. gelden op de autowegen.

Art. 23. Stilstaan en parkeren.

23.1. Elk stilstaand of geparkeerd voertuig moet worden opgesteld :

1^o Rechts ten opzichte van zijn rijrichting.

Indien het een rijbaan is met éénrichtingsverkeer, mag het evenwel langs de ene of langs de andere kant opgesteld worden.

2^o Buiten de rijbaan op de gelijkgrondse berm of, buiten de bebouwde kommen, op eender welke berm.

Indien het een berm betreft die de voetgangers moeten volgen, moet langs de buitenkant van de openbare weg een begaanbare strook van ten minste 1 meter breed vrij gelaten worden.

Indien de berm niet breed genoeg is, moet het voertuig gedeeltelijk op de berm en gedeeltelijk op de rijbaan opgesteld worden.

Indien er geen bruikbare berm is, moet het voertuig op de rijbaan opgesteld worden.

23.2. Elk voertuig dat volledig of ten dele op de rijbaan opgesteld is, moet geplaatst worden :

1^o zover mogelijk van de aslijn van de rijbaan;

2^o evenwijdig met de rand van de rijbaan, behoudens bijzondere plaatsaanleg;

3^o in één enkele file.

Art. 24. Stilstaan- en parkeerverbod.

Het is verboden een voertuig te laten stilstaan of te laten parkeren op elke plaats waar het duidelijk een gevaar zou kunnen betekenen voor de andere weggebruikers of waar het hun onnodig zou kunnen hinderen, inzonderheid :

1^o op de trottoirs en, binnen de bebouwde kommen, op de verhoogde bermen, behoudens plaatselijke reglementering;

2^o op de fietspaden en op de oversteekplaatsen voor fietsers;

3^o op de overwegen;

4^o op de rijbaan op minder dan 5 m vóór de oversteekplaatsen voor voetgangers en op deze oversteekplaatsen;

5^o op de rijbaan in de onderbruggingen, in de tunnels en behoudens plaatselijke reglementering onder de bruggen;

6^o op de rijbaan nabij de top van een helling en in een bocht wanneer de zichtbaarheid onvoldoende is;

7^o in de nabijheid van de kruispunten, op minder dan 5 meter van de verlenging van de naastbijgelegen rand van de dwarsrijbaan, behoudens plaatselijke reglementering;

8^o op minder dan 20 meter vóór de verkeerslichten op de kruispunten, behoudens plaatselijke reglementering;

9^o op minder dan 20 meter vóór de verkeerslichten buiten de kruispunten;

10^o op minder dan 20 meter vóór de verkeersborden.

De bepalingen van 9^o en 10^o gelden niet voor de voertuigen waarvan de hoogte, lading inbegrepen, niet meer dan 1,65 m bedraagt, wanneer de onderkant van die verkeersborden of -lichten zich ten minste 2 meter boven de rijbaan bevindt.

Art. 25. Interdiction de stationnement.

25.1. Il est interdit de mettre un véhicule en stationnement :

1° à moins de 1 mètre tant devant que derrière un autre véhicule à l'arrêt ou en stationnement et à tout endroit où le véhicule empêcherait l'accès à un autre véhicule ou son dégagement;

2° à moins de 15 mètres de part et d'autre d'un panneau indiquant un arrêt d'autobus ou de tram;

3° devant les accès carrossables des propriétés, à l'exception des véhicules dont le signe d'immatriculation est reproduit lisiblement à ces accès;

4° aux endroits où les piétons doivent emprunter la chaussée pour contourner un obstacle;

5° à tout endroit où le véhicule empêcherait l'accès à des emplacements de stationnement établis hors de la chaussée;

6° aux endroits où le passage des véhicules sur rails serait entravé;

7° lorsque la largeur du passage libre sur la chaussée serait réduite à moins de 3 mètres;

8° en dehors des agglomérations sur la chaussée d'une voie publique pourvue du signal B9;

9° sur la chaussée lorsque celle-ci est divisée en bandes de circulation, sauf aux endroits pourvus du signal E 9a ou E 9b;

10° sur la chaussée, le long de la ligne discontinue de couleur jaune, prévue à l'article 75.1.2°;

11° sur les chaussées à deux sens de circulation, du côté opposé à celui où un autre véhicule est déjà à l'arrêt ou en stationnement, lorsque le croisement de deux autres véhicules en serait rendu malaisé;

12° sur la chaussée centrale d'une voie publique comportant trois chaussées;

13° en dehors des agglomérations, du côté gauche d'une chaussée d'une voie publique comportant deux chaussées ou sur le terre-plein séparant ces chaussées.

25.2. Il est interdit d'exposer sur la voie publique des véhicules en vue de la vente ou de la location.

Art. 26. Stationnement alterné semi-mensuel dans toute une agglomération.

26.1. Le stationnement alterné semi-mensuel est obligatoire sur toutes les chaussées d'une agglomération lorsque le signal E 11 est placé au-dessus des signaux marquant le commencement de cette agglomération.

Le stationnement sur la chaussée n'est alors autorisé du 1er au 15 du mois que du côté des immeubles portant des numéros impairs et du 16 à la fin du mois que du côté des immeubles portant des numéros pairs.

L'absence de numérotation d'un côté de la chaussée équivaut à une numérotation impaire si les immeubles de l'autre côté portent des numéros pairs et à une numérotation paire si les immeubles de l'autre côté portent des numéros impairs.

Le changement de côté de la chaussée doit se faire le dernier jour de chaque période entre 19 h 30 et 20 heures.

26.2. Dans ces agglomérations le stationnement alterné semi-mensuel n'est pas applicable aux endroits où les véhicules sont mis en stationnement en dehors de la chaussée, soit de l'un soit des deux côtés de celle-ci, ainsi qu'aux endroits où une réglementation locale prévoit d'autres règles.

Art. 27. Stationnement à durée limitée.**27.1. Zone de stationnement à durée limitée (zone bleue).**

27.1.1. Tout conducteur qui, les jours ouvrables, met un véhicule automobile en stationnement dans une zone de stationnement à durée limitée, doit apposer sur la face interne du pare-brise, ou à défaut, sur la partie avant du véhicule, un disque de stationnement conforme au modèle déterminé par le Ministre des Communications.

Le début et la fin de cette zone sont indiqués par les signaux E 13 et E 15.

27.1.2. Le conducteur doit y faire apparaître l'indication de la période pendant laquelle le stationnement a commencé.

Le véhicule doit avoir quitté l'emplacement au plus tard à l'heure apparaissant sur le disque.

Art. 25. Parkeerverbot.**25.1. Het is verboden een voertuig te parkeren :**

1° op minder dan 1 meter zowel voor als achter een ander stilstaand of geparkeerd voertuig en op elke plaats waar het voertuig het instappen in of het wegrijden van een ander voertuig zou verhinderen;

2° op minder dan 15 meter aan weerszijden van een bord dat een autobus- of tramhalte aanwijst;

3° voor de inrij van eigendommen, behalve de voertuigen waarvan het inschrijvingsteken leesbaar op die inrij is aangebracht;

4° op de plaatsen waar de voetgangers op de rijbaan moeten komen om omheen een hindernis te gaan;

5° op elke plaats waar het voertuig de toegang tot buiten de openbare weg aangelegde parkeerplaatsen zou verhinderen;

6° op de plaatsen waar de doorgang van spoorvoertuigen zou belemmerd worden;

7° wanneer de vrije doorgang op de rijbaan minder dan 3 meter breed zou worden;

8° buiten de bebouwde kommen op de rijbaan van een openbare weg waarop het verkeersbord B 9. is aangebracht;

9° op de rijbaan wanneer deze verdeeld is in rijstroken, behalve op de plaatsen waar het verkeersbord E 9a of E 9b is aangebracht;

10° op de rijbaan langs de gele onderbroken streep, bedoeld in artikel 75.1.2°;

11° op rijbanen met tweerichtingsverkeer tegenover een ander stilstaand of geparkeerd voertuig, wanneer twee andere voertuigen daardoor elkaar moeilijk zouden kunnen kruisen;

12° op de middelste rijbaan van een openbare weg met drie rijbanen;

13° buiten de bebouwde kommen, langs de linkerkant van een rijbaan van een openbare weg met twee rijbanen of op de middenberm die deze rijbanen scheidt.

25.2. Het is verboden op de openbare weg voertuigen voor verkoop of voor verhuring ten toon te stellen.

Art. 26. Halfmaandelijks beurtelings parkeren in gans een bebouwde kom.

26.1. Het halfmaandelijks beurtelings parkeren is van kracht op alle rijbanen van een bebouwde kom, wanneer boven de verkeersborden die het begin van deze bebouwde kom aanduiden het verkeersbord E 11 is aangebracht.

Het parkeren op de rijbaan is dan slechts toegelaten van de 1ste tot de 15de van de maand, langs de kant van de gebouwen met onpare nummers en, van de 16de tot het einde van de maand, langs de kant van de gebouwen met pare nummers.

Wanneer er langs één kant van de rijbaan geen huisnummering is, staat zulks gelijk met een onpare nummering indien de gebouwen langs de andere kant pare nummers hebben, en met een pare nummering indien de gebouwen langs de andere kant onpare nummers hebben.

Het veranderen van kant van de rijbaan moet gebeuren op de laatste dag van elke periode, tussen 19 u. 30 en 20 uur.

26.2. Binnen die bebouwde kommen geldt het halfmaandelijks beurtelings parkeren niet op de plaatsen waar de voertuigen buiten de rijbaan, hetzij langs de ene kant hetzij langs de twee kanten ervan, geparkeerd worden en op de plaatsen waar een plaatelijke reglementering andere regels voorschrijft.

Art. 27. Beperkte parkeertijd.**27.1. Zone met beperkte parkeertijd (blauwe zone).**

27.1.1. Elke bestuurder die, op een werkdag, een auto parkeert in een zone met beperkte parkeertijd, moet op de binnenkant van de voorruit of, als er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van het voertuig een parkeerschijf aanbrengen, die overeenstemt met het model dat bepaald is door de Minister van Verkeerswezen.

Het begin en het einde van die zone zijn aangeduid door de verkeersborden E 13 en E 15.

27.1.2. De bestuurder moet op deze schijf de periode aangeven waarin het parkeren is begonnen.

Het voertuig moet de parkeerplaats verlaten hebben uiterlijk op het uur dat de schijf aangeeft.

27.1.3. Il est interdit de faire apparaître sur le disque des indications inexactes. Les indications du disque ne peuvent être modifiées avant que le véhicule n'ait quitté l'emplacement.

27.1.4. Les dispositions ci-dessus ne sont pas applicables aux endroits pourvus d'un des signaux E 9a à E 9g, sauf si ceux-ci sont complétés par un panneau additionnel sur lequel est reproduit un disque de stationnement.

27.2. Voie publique où s'applique la réglementation de la zone bleue.

En dehors d'une zone de stationnement à durée limitée, les dispositions ci-dessus sont également applicables à tout endroit pourvu d'un signal E 5, E 7 ou E 9a à E 9g, complété par un panneau additionnel sur lequel est reproduit un disque de stationnement.

27.3. Parcomètres.

27.3.1. Aux emplacements munis de parcomètres, la durée du stationnement est limitée suivant les modalités de leur utilisation. Le véhicule doit avoir quitté l'emplacement au plus tard à l'expiration de cette durée.

27.3.2. L'usage du disque de stationnement n'est pas imposé pour le stationnement à ces emplacements lorsqu'ils sont établis dans une zone de stationnement à durée limitée.

27.4. Facilités de stationnement pour les handicapés.

27.4.1. Les limitations de la durée du stationnement ne sont pas applicables aux véhicules utilisés par des handicapés lorsque la carte spéciale visée au 27.4.3. est apposée sur la face interne du pare-brise, ou à défaut, sur la partie avant du véhicule.

27.4.2. La carte spéciale remplace le disque de stationnement lorsque l'usage de celui-ci est imposé.

27.4.3. Le Ministre des Communications désigne les personnes qui peuvent obtenir la carte spéciale et les autorités habilitées à la délivrer; il en détermine le modèle ainsi que les modalités de délivrance, de retrait et d'utilisation.

27.5. Limitation du stationnement de longue durée.

Il est interdit de mettre en stationnement pendant plus de vingt-quatre heures consécutives sur la voie publique :

1° des véhicules à moteur hors d'état de circuler, des remorques et des véhicules publicitaires;

2° dans les agglomérations, des véhicules automobiles et trains de véhicules lorsque le poids maximal autorisé dépasse 7,5 tonnes, sauf aux endroits pourvus du signal E 9a ou E 9c.

Art. 28. Ouverture des portières.

Il est interdit d'ouvrir la portière d'un véhicule, de la laisser ouverte, de descendre d'un véhicule ou d'y monter, sans s'être assuré qu'il ne peut en résulter ni danger ni gêne pour d'autres usagers de la route,

Art. 29. Emploi des feux : prescription générale.

Il est interdit d'utiliser d'autres feux que ceux qui sont prescrits ou prévus par le présent règlement ou par les règlements techniques des véhicules automobiles ou des cyclomoteurs et motocyclettes.

Art. 30. Emploi des feux : véhicules et usagers circulant sur la voie publique.

Entre la tombée et le lever du jour ainsi qu'en toute circonstance où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres, les feux ci-après sont utilisés :

30.1. Véhicules à moteur.

1° A l'avant, les feux de croisement ou les feux de route qui peuvent être utilisés simultanément.

Les feux de route doivent toutefois être éteints et remplacés par les feux de croisement :

a) à l'approche d'un usager venant en sens inverse, à la distance nécessaire pour que celui-ci puisse continuer sa marche aisément et sans danger, et en tout cas, dès qu'un conducteur allume et éteint successivement et rapidement ses feux de route pour faire comprendre qu'il est ébloui;

b) à l'approche d'un véhicule sur rails ou d'un bateau dont le conducteur ou le pilote risque d'être ébloui par les feux de route;

c) lorsque le véhicule en suit un autre à une distance de moins de 50 mètres, sauf lorsqu'il effectue un dépassement;

27.1.3. Het is verboden onjuiste aanduidingen op de schijf te laten verschijnen. De aanduidingen van de schijf mogen niet gewijzigd worden voordat het voertuig de parkeerplaats verlaten heeft.

27.1.4. Bovenvermelde bepalingen gelden niet op de plaatsen waar één van de verkeersborden E 9a tot E 9g is aangebracht, tenzij deze aangevuld zijn met een onderbord waarop een parkeerschijf is afgebeeld.

27.2. Openbare weg met blauwe zone reglementering.

Buiten een zone met beperkte parkeertijd, gelden bovenvermelde bepalingen ook op alle plaatsen voorzien van een verkeersbord E 5, E 7 of E 9a tot E 9g, dat is aangevuld met een onderbord waarop een parkeerschijf is afgebeeld.

27.3. Parkeermeters.

27.3.1. Op plaatsen met parkeermeters is de parkeertijd beperkt volgens de gebruiksmodaliteiten van deze toestellen. Het voertuig moet uiterlijk bij het verstrijken van deze tijd de parkeerplaats verlaten hebben.

27.3.2. Het gebruik van de parkeerschijf is niet verplicht bij het parkeren op die plaatsen wanneer zij in een zone met beperkte parkeertijd liggen.

27.4. Parkeerfaciliteiten voor minder-validen.

27.4.1. De beperkingen van de parkeertijd gelden niet voor de voertuigen die gebruikt worden door minder-validen wanneer de speciale kaart bedoeld in 27.4.3. is aangebracht op de binnenkant van de voorruit of, als er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van het voertuig.

27.4.2. De speciale kaart vervangt de parkeerschijf wanneer het gebruik daarvan verplicht is.

27.4.3. De Minister van Verkeerswezen duidt de personen aan die de speciale kaart kunnen bekomen en de overheden die bevoegd zijn om ze af te leveren; hij bepaalt er het model van, alsmede de modaliteiten van afgifte, van intrekking en van gebruik.

27.5. Beperking van het langdurig parkeren.

Het is verboden op de openbare weg langer dan vierentwintig uren na elkaar te laten parkeren :

1° motorvoertuigen die niet meer kunnen rijden, aanhangwagens en reclamevoertuigen;

2° binnen de bebouwde kommen, auto's en slepen met een hoogste toegelaten gewicht van meer dan 7,5 ton, behalve op de plaatsen waar het verkeersbord E 9a of E 9c is aangebracht.

Art. 28. Openen van portieren.

Het is verboden het portier van een voertuig te openen of open te laten, in- of uit een voertuig te stappen, zonder zich ervan vergewist te hebben dat dit de andere weggebruikers niet in gevaar kan brengen of hinderen.

Art. 29. Gebruik van de lichten : algemene regel.

Het is verboden andere lichten te gebruiken dan die welke in dit reglement of in de technisch reglementen van de auto's of van de bromfietsen en motorfietsen voorgeschreven of voorzien zijn.

Art. 30. Gebruik van de lichten : voertuigen en weggebruikers die de openbare weg volgen.

Tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag en in alle omstandigheden wanneer het niet meer mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 meter, worden de hierna vermelde lichten gebruikt :

30.1. Motorvoertuigen.

1° Vooraan, de dimlichten of de grootlichten, die gelijktijdig mogen gebruikt worden.

De grootlichten moeten echter gedoofd en door de dimlichten vervangen worden :

a) bij het naderen van een tegemoetkomende weggebruiker, op de nodige afstand opdat deze laatste zijn weg gemakkelijk en zonder gevaar zou kunnen voortzetten, en in ieder geval zodra een bestuurder zijn grootlichten achtereenvolgens snel ontsteekt en dooft om te kennen te geven dat hij verblind wordt;

b) bij het naderen van een spoorvoertuig of een boot waarvan de bestuurder of de stuurman door de grootlichten zou kunnen verblind worden;

c) wanneer het voertuig een ander voertuig op minder dan 50 meter afstand volgt, behalve wanneer het inhaalt;

d) lorsque l'éclairage de la chaussée est continu et suffisant pour permettre au conducteur de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 100 mètres.

Les feux de brouillard avant ne peuvent être utilisés qu'en cas de brouillard, de chute de neige ou de forte pluie. Ils peuvent remplacer les feux de croisement ou les feux de route, ou être allumés simultanément avec ces feux.

2° A l'arrière, les feux rouges.

En outre, lorsque le véhicule est muni de feux de brouillard arrière, ceux-ci doivent être utilisés en cas de brouillard ou de chute de neige réduisant la visibilité à moins de 100 mètres environ. Ces feux ne peuvent être utilisés en d'autres circonstances.

30.2. Les véhicules conduits par les handicapés et qui sont équipés d'un moteur ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas ne sont pas soumis aux dispositions de l'article 30.1.

Les feux ci-après sont utilisés :

- à l'avant, un feu blanc ou jaune;
- à l'arrière, un feu rouge.

Ces feux peuvent être émis par un appareil unique placé ou porté à la gauche.

30.3. Autres véhicules, usagers et animaux énumérés ci-dessous :

1° cycles montés :

- à l'avant, un feu blanc ou jaune;
- à l'arrière, un feu rouge.

2° remorques pour autant qu'elles doivent en être munies :

- à l'avant, deux feux blancs;
- à l'arrière, les feux rouges.

En outre, lorsque le véhicule est muni de feux de brouillard arrière, ceux-ci doivent être utilisés en cas de brouillard ou de chute de neige réduisant la visibilité à moins de 100 m environ. Ces feux ne peuvent être utilisés en d'autres circonstances.

3° véhicules attelés, charrettes à bras, animaux de trait non attelés, de charge ou de monture et bestiaux :

- à l'avant, un feu blanc ou jaune;
- à l'arrière, un feu rouge.

Ces feux peuvent être émis par un appareil unique placé ou porté à la gauche, sauf dans les cas suivants :

- a) si le véhicule attelé tire un autre véhicule;
- b) si les bestiaux sont réunis en un troupeau comprenant six têtes ou plus.

4° tous autres véhicules lorsqu'ils circulent sur la chaussée : le feu blanc ou jaune et le feu rouge prévus au 3° ci-dessus.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable lorsque ces véhicules n'empruntent la chaussée que pour la traverser.

5° éléments de colonnes militaires constitués par une troupe en marche, cortèges, groupes en rangs sous la conduite d'un guide, lorsqu'ils circulent sur la chaussée :

- à l'avant et à gauche, un feu blanc ou jaune;
- à l'arrière et à gauche, un feu rouge.

Un feu de la même couleur peut être porté à droite. Les flancs de ces formations doivent, si leur longueur le justifie, être signalés par un ou plusieurs feux blancs ou jaunes qui doivent être visibles dans toutes les directions.

30.4. Véhicules dont la largeur est supérieure à 2,50 mètres : outre les feux prescrits à l'article 30.1 ou 30.3, des feux d'encombrement.

Ces feux sont placés à l'avant, à l'arrière et de chaque côté, ainsi que, le cas échéant, aux saillies latérales extrêmes du véhicule.

Les feux visibles de l'avant doivent être blancs, ceux visibles de l'arrière, rouges.

Art. 31. Emploi des feux à l'arrêt ou en stationnement.

31.1. Entre la tombée et le lever du jour, ainsi qu'en toute circonsistance où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres, la présence sur la voie publique des véhicules, usagers et animaux énumérés ci-dessous doit être signalée de la façon suivante :

31.1.1. véhicules à moteur, à l'exception des cyclomoteurs à deux roues, selon l'équipement prescrit :

- à l'avant, par un ou deux feux de position blancs ou jaunes;
- à l'arrière, par un ou deux feux rouges.

d) wanneer de rijbaan onafgebroken en voldoende verlicht is zodat de bestuurder in staat is tot op ongeveer 100 meter duidelijk te zien.

De voormistlichten mogen slechts gebruikt worden bij mist, sneeuwval of felle regen. Zij mogen de dimlichten of de grootlichten vervangen, of gelijktijdig met deze lichten branden.

2° Achteraan, de rode lichten.

Bovendien, wanneer het voertuig voorzien is van achtermistlichten, moeten deze lichten gebruikt worden bij mist of sneeuwval die de zichtbaarheid verminderen tot minder dan ongeveer 100 m. Deze lichten mogen in geen andere omstandigheden gebruikt worden.

30.2. De voertuigen die bestuurd worden door minder-validen en die uitgerust zijn met een motor waarmee niet sneller dan stapvoets kan gereden worden, vallen niet onder toepassing van de bepalingen van artikel 30.1.

De hierna vermelde lichten worden gebruikt :

- vooraan, een wit of geel licht;
- achteraan, een rood licht.

Die lichten mogen in één enkel toestel verenigd zijn dat links geplaatst of gedragen wordt.

30.3. Andere voertuigen, weggebruikers en dieren hierna vermeld :

1° bereden rijwielen :

- vooraan, een wit of geel licht;
- achteraan, een rood licht.

2° aanhangwagens, voor zover zij met die lichten moeten uitgerust zijn :

- vooraan, twee witte lichten;
- achteraan, de rode lichten.

Bovendien, wanneer het voertuig voorzien is van achtermistlichten, moeten deze lichten gebruikt worden bij mist of sneeuwval die de zichtbaarheid verminderen tot minder dan ongeveer 100 m. Deze lichten mogen in geen andere omstandigheden gebruikt worden.

3° gespannen, handkarren, niet-ingespannen trekdielen, last- of rijdieren en vee :

- vooraan, een wit of geel licht;
- achteraan, een rood licht.

Die lichten mogen in één enkel toestel verenigd zijn dat links geplaatst of gedragen wordt, behalve in de volgende gevallen :

- a) indien het gespan een ander voertuig trekt;
- b) indien het vee een kudde van zes stuks of meer vormt.

4° alle andere voertuigen wanneer zij de rijbaan volgen : het onder 3° hierboven voorzien wit of geel licht en rood licht.

Deze bepaling geldt evenwel niet wanneer die voertuigen slechts op de rijbaan rijden om over te steken.

5° afdelingen van militaire kolonnen bestaande uit een op mars zijnde troep, stoeten, groepen in rijen vergezeld van een leider, wanneer zij de rijbaan volgen :

- vooraan links, een wit of geel licht;
- achteraan links, een rood licht.

Een licht van dezelfde kleur mag rechts gedragen worden. De flanken van die formaties moeten, indien zulks wegens hun lengte vereist is, door één of meer witte of gele lichten worden gesignaliseerd, die in alle richtingen moeten zichtbaar zijn.

30.4 Voertuigen die meer dan 2,50 meter breed zijn :

buiten de lichten voorgeschreven in artikel 30.1 of 30.3, omtreklichten.

Deze lichten worden vooraan, achteraan, aan weerszijden en, in voorkomend geval, aan de uiterste zijdelingse uitstekken van het voertuig geplaatst.

De lichten die vooraan zichtbaar zijn moeten wit zijn, die welke achteraan zichtbaar zijn, rood.

Art. 31. Gebruik van de lichten bij het stilstaan of parkeren.

31.1. Tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag en in alle omstandigheden wanneer het niet meer mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 meter, moet de aanwezigheid op de openbare weg van de hierna vermelde voertuigen, weggebruikers en dieren, op de volgende wijze gesignaliseerd worden :

31.1.1. motorvoertuigen, met uitzondering van de tweewielige bromfietsen, volgens de voorgeschreven uitrusting :

- vooraan, door een of twee witte of gele standlichten;
- achteraan, door een of twee rode lichten.

Toutefois : 1° par temps de brouillard, de chute de neige ou de forte pluie, les feux de croisement ou les feux de brouillard avant peuvent être utilisés;

2° par temps de brouillard ou de chute de neige les feux de brouillard arrière peuvent également être utilisés;

3° dans les agglomérations, les feux de position et les feux rouges arrière peuvent être remplacés par un feu de stationnement lorsque le véhicule est rangé parallèlement à l'axe de la chaussée et qu'aucune remorque n'y est accouplée.

Seul le feu de stationnement qui se trouve du côté de l'axe de la chaussée peut être utilisé.

31.1.2. Véhicules, usagers et animaux énumérés à l'article 30.3, à l'exception des cycles :

par les mêmes feux que ceux qui sont prescrits lorsqu'ils circulent sur la voie publique;

lorsque, pour des raisons techniques, ces feux ne peuvent pas être utilisés :

à l'avant, par un feu blanc ou jaune;
à l'arrière, par un feu rouge.

Ces feux doivent être placés du côté de l'axe de la chaussée.

Dans les conditions prévues au 31.1.3°, ci-dessus, les remorques non accouplées peuvent également être signalées au moyen d'un feu de stationnement.

31.2. L'utilisation des feux prescrits par l'article 31.1. n'est obligatoire que si l'éclairage public ne permet pas d'apercevoir distinctement le véhicule à une distance d'environ 100 mètres.

Art. 32. Emploi des feux particuliers.

32.1. Les feux chercheurs et les projecteurs de travail ne peuvent être utilisés que dans la mesure strictement nécessaire.

Ces feux, de même que les feux de marche arrière, ne peuvent en aucun cas gêner les autres conducteurs.

32.2. Les feux jaune-orange clignotants ne peuvent être utilisés que pendant le temps où les véhicules sont réellement affectés aux tâches en raison desquelles ils peuvent en être munis conformément au règlement technique des véhicules automobiles, ou lorsque leur présence sur la voie publique constitue une gêne ou un danger pour la circulation.

Les feux jaune-orange clignotants des dépanneuses doivent être utilisés sur les lieux du dépannage et pendant le remorquage.

Ils ne peuvent l'être en dehors de ces circonstances.

Art. 33. Emploi des avertisseurs sonores.

33.1. Il est interdit d'utiliser d'autres avertisseurs sonores que ceux prévus par le présent règlement ou par les règlements techniques des véhicules automobiles ou des cyclomoteurs et motocyclettes.

33.2. Les avertissements sonores doivent être aussi brefs que possible. Ils ne sont autorisés que pour donner un avertissement nécessaire en vue d'éviter un accident et, en dehors des agglomérations, s'il y a lieu d'avertir un conducteur qu'on se propose de dépasser.

33.3. Entre la tombée et le lever du jour, sauf en cas de danger imminent, les avertissements sonores doivent être remplacés par l'emploi court et alterné des feux de route et des feux de croisement.

Art. 34. Emploi des miroirs rétroviseurs.

Le conducteur doit régler les miroirs rétroviseurs de telle manière qu'il puisse, de son siège, surveiller la circulation vers l'arrière et sur la gauche et notamment apercevoir un autre véhicule ayant commencé un dépassement par la gauche.

Art. 35. Ceintures de sécurité.

35.1. Le conducteur et le passager de la place latérale avant des voitures et voitures mixtes mises en circulation pour la première fois à partir du 15 juin 1968, doivent porter la ceinture de sécurité.

Il en est de même pour les conducteurs et passagers des voitures et voitures mixtes immatriculées à l'étranger lorsque ces véhicules sont équipés de ceintures.

Evenwel : 1° bij mistig weer, sneeuwval of felle regen, mogen de dimlichten of voormistlichten gebruikt worden;

2° bij mistig weer of sneeuwval mogen ook de achtermistlichten gebruikt worden;

3° binnen de bebouwde kommen mogen de standlichten en de rode achterlichten vervangen worden door een parkeerlicht, wanneer het voertuig evenwijdig met de aslijn van de rijbaan geplaatst is en er geen aanhangwagen aan gekoppeld is.

Alleen het parkeerlicht dat zich aan de kant van de aslijn van de rijbaan bevindt, mag gebruikt worden.

31.1.2. Voertuigen, weggebruikers en dieren, vermeld in artikel 30.3, met uitzondering van de rijwielen :

door dezelfde lichten als voorgeschreven wanneer zij de openbare weg volgen;

wanneer die lichten, om technische redenen, niet kunnen gebruikt worden :

vooraan, door een wit of geel licht;
achteraan, door een rood licht.

Die lichten worden aan de kant van de aslijn van de rijbaan aangebracht.

Onder de in 31.1.3° bepaalde voorwaarden mogen de niet aangekoppelde aanhangwagens eveneens gesignalerd worden door een parkeerlicht.

31.2. Het gebruik van de in artikel 31.1. voorgeschreven lichten is alleen verplicht wanneer de openbare verlichting niet toelaat het voertuig van op ongeveer 100 meter duidelijk te zien.

Art. 32. Gebruik van speciale lichten.

32.1. Zoeklichten en tijdens het werk te gebruiken projectoren, mogen slechts branden wanneer het volstrekt noodzakelijk is.

Deze lichten, evenals de achteruitrijlichten, mogen in geen geval de andere bestuurders hinderen.

32.2. De oranjegele knipperlichten mogen slechts gebruikt worden gedurende de tijd dat de voertuigen werkelijk gebruikt worden voor de taken om dewelke zij hiermede mogen uitgerust zijn, overeenkomstig het technisch reglement van de auto's, of wanneer hun aanwezigheid op de openbare weg een hinder of gevaar voor het verkeer vormt.

De oranjegele knipperlichten van de takelwagens moeten op de plaats van het depaneren en gedurende het wegslepen gebruikt worden.

Buiten die omstandigheden mogen zij niet branden.

Art. 33. Gebruik van de geluidstoestellen.

33.1. Het is verboden andere toestellen voor het geven van geluidssignalen te gebruiken dan die welke voorzien zijn in dit reglement of in de technische reglementen van de auto's of van de bromfietsen en motorfietsen.

33.2. Geluidssignalen moeten zo kort mogelijk zijn. Zij zijn alleen toegelaten om een noodzakelijke waarschuwing te geven ten einde een ongeval te voorkomen en, buiten de bebouwde kommen, wanneer men een bestuurder die men wil inhalen moet waarschuwen.

33.3. Tussen het vallen van de avond en het aankloppen van de dag, behalve bij dreigend gevaar, moeten de geluidssignalen vervangen worden door het kortstondig en afwisselend aansteken van de grootlichten en de dimlichten.

Art. 34. Gebruik van de achteruitkijkspiegels.

De bestuurder moet de achteruitkijkspiegels zo stellen dat hij van zijn zitplaats het verkeer achter en links kan gadeslaan, en ondermeer een ander voertuig kan waarnemen dat begonnen is links in te halen.

Art. 35. Veiligheidsgordels.

35.1. De bestuurder en de passagier van de aan het portier grenzende voorzitplaats van de personenauto's en auto's voor dubbel gebruik die voor de eerste maal in het verkeer werden gebracht vanaf 15 juni 1968, moeten de veiligheidsgordel dragen.

Hetzelfde geldt voor de bestuurders en passagiers van de personenauto's en auto's voor dubbel gebruik, in het buitenland ingeschreven, wanneer die voertuigen met gordels uitgerust zijn.

35.2. Toutefois, sont dispensés du port obligatoire de la ceinture de sécurité :

- 1° les conducteurs qui effectuent une marche arrière;
- 2° les conducteurs de taxis, lorsqu'ils transportent un client;
- 3° les livreurs, lorsqu'ils chargent ou déchargent des marchandises successivement à des endroits situés à courte distance l'un de l'autre;
- 4° les conducteurs et passagers dont la taille n'atteint pas 1,50 m;

5° les femmes enceintes en possession d'un certificat médical; ce certificat doit mentionner la date d'expiration de la dispense;

6° les personnes qui sont en possession d'une dérogation délivrée, en raison d'une contre-indication médicale grave, par le Ministre des Communications, ou, si elles sont domiciliées dans un pays étranger, par l'instance compétente de ce pays.

Le Ministre des Communications détermine les modalités d'octroi ainsi que le modèle de cette dérogation.

35.3. Le certificat médical ou la dérogation visés ci-dessus doivent être présentés à toute réquisition d'un agent qualifié.

Art. 36. Casques de protection.

Les conducteurs et passagers de cyclomoteurs et motocyclettes avec ou sans side-car qui sont titulaires soit d'une carte d'identité, soit d'un titre qui en tient lieu, délivrés en Belgique, doivent porter un casque de protection pourvu d'une marque en attestant la conformité aux normes définies par Nous.

Art. 37. Véhicules prioritaires.

37.1. Les véhicules prioritaires sont munis d'un ou de plusieurs feux bleus clignotants et d'un avertisseur sonore spécial conformément aux dispositions des règlements techniques des véhicules automobiles ou des cyclomoteurs et motocyclettes.

37.2. Les feux bleus clignotants doivent être utilisés lorsque le véhicule prioritaire accomplit une mission urgente.

Ils peuvent l'être pour l'exécution de toute autre mission.

37.3. L'avertisseur sonore spécial ne peut être utilisé que lorsque le véhicule prioritaire accomplit une mission urgente.

37.4. Lorsque la circulation est réglée par des signaux lumineux de circulation, le véhicule prioritaire utilisant l'avertisseur sonore spécial peut franchir le feu rouge après avoir marqué son intention de remettre son véhicule en mouvement au moyen des feux indicateurs de direction. A cette fin, il doit ralentir et, au besoin, s'arrêter.

Art. 38. Comportement à l'égard des véhicules prioritaires faisant usage de l'avertisseur sonore spécial.

Dès que l'approche d'un véhicule prioritaire est signalée par l'avertisseur sonore spécial, tout usager doit immédiatement dégager et céder le passage; au besoin, il doit s'arrêter.

Art. 39. Comportement à l'égard des autobus quittant leurs points d'arrêt.

Dans les agglomérations tout conducteur qui suit la même direction qu'un autobus doit permettre au conducteur de cet autobus de quitter son point d'arrêt lorsqu'il a indiqué son intention de remettre son véhicule en mouvement au moyen des feux indicateurs de direction. A cette fin, il doit ralentir et, au besoin, s'arrêter.

Dans ce cas et par dérogation aux dispositions de l'article 12.4, les conducteurs des autobus ne doivent pas céder le passage aux autres conducteurs qui suivent la même direction.

Art. 40. Comportement des conducteurs à l'égard des piétons.

40.1. Le conducteur ne peut mettre en danger les piétons qui se trouvent sur un trottoir, un accotement ou un refuge ou qui circulent sur la chaussée dans les conditions prévues par le présent règlement.

40.2. Le conducteur doit redoubler de prudence en présence d'enfants, de personnes âgées ou de handicapés, notamment les aveugles munis d'une canne blanche.

40.3.1. Le conducteur doit modérer sa vitesse pour longer un autocar, un autobus, un minibus ou un véhicule sur rails arrêtés pour l'embarquement ou le débarquement des voyageurs.

35.2. Worden evenwel vrijgesteld van de draagplicht van de veiligheidsgordel :

- 1° de bestuurders die achteruit rijden;
- 2° de bestuurders van taxi's wanneer zij een klant vervoeren;
- 3° de bezorgers wanneer zij achtereenvolgens bij korte afstand van elkaar gelegen plaatsen, goederen afleveren of ophalen;

4° de bestuurders en passagiers met een lichaamslengte van minder dan 1,50 m;

5° de zwangere vrouwen die in het bezit zijn van een doktersattest; dit attest moet de vervaldatum van de vrijstelling vermelden;

6° de personen die in het bezit zijn van een vrijstelling op grond van gewichtige medische tegenindicaties aangeleverd door de Minister van Verkeerswezen, of, indien zij in het buitenland wonen, door de bevoegde instanties van hun land.

De Minister van Verkeerswezen stelt de modaliteiten van afgifte en het model van de vrijstelling vast.

35.3. Het doktersattest of de vrijstelling hierboven bedoeld, moeten vertoond worden op elk door een bevoegd persoon gedaan verzoek.

Art. 36. Valhelm.

Bestuurders en passagiers van bromfietsen en motorfietsen, met of zonder zijspan, die houder zijn van een in België aangeleverde identiteitskaart of als zodanig geldend bewijs, moeten een valhelm dragen met een merkteken waaruit de gelijkvormigheid met de door Ons vastgestelde normen blijkt.

Art. 37. Prioritaire voertuigen.

37.1. Prioritaire voertuigen zijn uitgerust met een of meerdere blauwe knipperlichten en een speciaal geluidstoestel overeenkomstig de bepalingen van de technische reglementen van de auto's of van de bromfietsen en motorfietsen.

37.2. De blauwe knipperlichten moeten gebruikt worden wanneer het prioritaire voertuig een dringende opdracht uitvoert.

Ze mogen gebruikt worden bij de uitvoering van elke andere opdracht.

37.3. Het speciaal geluidstoestel mag slechts gebruikt worden wanneer het prioritaire voertuig een dringende opdracht uitvoert.

37.4. Wanneer het verkeer door verkeerslichten wordt geregeld mag het prioritaire voertuig dat het speciaal geluidstoestel gebruikt, het rood licht voorbijrijden na te hebben gestopt en op voorwaarde dat zulks geen gevaar voor de andere weggebruikers oplevert.

Art. 38. Gedrag tegenover prioritaire voertuigen die het speciaal geluidstoestel gebruiken.

Zodra het speciaal geluidstoestel het naderen van een prioritaire voertuig aankondigt, moet elke weggebruiker onmiddellijk de doorgang vrijmaken en voorrang verlenen; zo nodig moet hij stoppen.

Art. 39. Gedrag tegenover autobussen die hun halteplaatsen verlaten.

Binnen de bebouwde kommen moet elke bestuurder die dezelfde richting volgt als een autobus, die autobusbestuurder gelegenheid laten zijn halteplaats te verlaten wanneer hij met de richtingsaanwijzers zijn voornemen heeft kenbaar gemaakt zijn voertuig opnieuw in beweging te brengen. Daartoe moet hij vertragen en, zo nodig, stoppen.

In dat geval en in afwijking van de bepalingen van artikel 12.4, moeten de autobusbestuurders geen voorrang verlenen aan de andere bestuurders die dezelfde richting volgen.

Art. 40. Gedrag van de bestuurders tegenover voetgangers.

40.1. De bestuurder mag de voetgangers die zich op een trottoir, een berm of een vluchtheuvel bevinden, of die op de rijbaan gaan onder de in dit reglement voorziene voorwaarden, niet in gevaar brengen.

40.2. De bestuurder moet dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van kinderen, bejaarden of minder-validen, inzonderheid blinder met een witte stok.

40.3.1. De bestuurder moet zijn snelheid matigen wanneer hij rijdt langs een autocar, een autobus, een minibus of een spoorvoertuig die stilstaan om reizigers te laten in- of uitstappen.

Le conducteur doit en outre redoubler de prudence lorsque le véhicule porte de manière visible pour les conducteurs qui s'en approchent la reproduction du signal A 23.

40.3.2. Lorsqu'au point d'arrêt d'un véhicule de transport en commun il n'existe pas de refuge, le conducteur qui circule du côté ou s'effectue l'embarquement ou le débarquement des voyageurs doit leur permettre, soit d'accéder à ce véhicule, soit de gagner le trottoir ou l'accotement en toute sécurité. A cette fin, il doit au besoin s'arrêter.

40.4.1. Aux endroits où la circulation est réglée par un agent qualifié ou par des signaux lumineux de circulation, le conducteur doit, même si la circulation est ouverte dans le sens de sa marche, permettre aux piétons qui se sont engagés régulièrement sur la chaussée, d'achever la traversée à allure normale.

En outre, s'il existe un passage pour piétons à ces endroits, le conducteur doit de toute manière s'arrêter en deçà du passage pour piétons lorsque la circulation est fermée dans le sens de sa marche.

40.4.2. Aux endroits où la circulation n'est pas réglée par un agent qualifié ou par des signaux lumineux de circulation, le conducteur doit de toute manière s'arrêter en deçà du passage allure modérée de façon à ne pas mettre en danger les piétons qui y sont engagés et à ne pas les gêner lorsqu'ils achèvent la traversée de la chaussée à une allure normale. Au besoin, il doit s'arrêter pour les laisser passer.

40.5. Le conducteur ne peut s'engager sur un passage pour piétons si l'encombrement de la circulation est tel qu'il serait vraisemblablement immobilisé sur ce passage.

40.6. En passant près d'un obstacle que les piétons doivent contourner en empruntant la chaussée, les conducteurs doivent laisser un espace libre d'au moins 1 mètre le long de cet obstacle. Si cette condition ne peut être respectée et si un piéton circule à hauteur de l'obstacle, le conducteur ne peut longer l'obstacle qu'à l'allure du pas.

Art. 41. Comportement à l'égard des colonnes militaires, groupes d'enfants ou d'écoliers, cortèges et courses cyclistes.

41.1. Il est interdit aux usagers de couper :

1° un élément de colonne militaire constitué par une troupe en marche ou par un convoi de véhicules dont le mouvement est réglé par des agents qualifiés ou des militaires habilités à cette fin;

2° un groupe d'enfants ou d'écoliers,

— soit en rangs, sous la conduite d'un guide;

— soit traversant la chaussée, sous la surveillance d'une patrouille scolaire;

3° un cortège ou une procession;

4° un groupe de concurrents participant à une course cycliste.

41.2. A l'approche d'un groupe de concurrents participant à une course cycliste, tout conducteur doit immédiatement se ranger et s'arrêter.

41.3.1. Les usagers doivent obéir aux indications formulées, en vue de faciliter le mouvement des colonnes des forces armées, par des militaires habilités à cette fin. Ils doivent obéir également aux indications formulées, en vue d'assurer la sécurité des courses cyclistes, par des signaleurs habilités à cette fin.

41.3.2. Pour arrêter la circulation, ces militaires et signaleurs doivent faire usage d'un disque représentant le signal C 3 et dont les caractéristiques sont déterminées par le Ministre des Communications.

Art. 42. Piétons.

42.1. Les personnes qui conduisent à la main une bicyclette, un cyclomoteur à deux roues, une brouette, une voiture d'enfant, de malade ou de handicapé, ou tout autre véhicule sans moteur n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons, doivent observer les mêmes règles que les piétons.

42.2.1. 1° Les piétons doivent emprunter les trottoirs ou les accotements en saillie praticables et, à défaut, les accotements de plan-pied praticables.

De bestuurder moet bovendien dubbel voorzichtig zijn wanneer op het voertuig een reproductie van het verkeersbord A 23 op een voor de naderende bestuurders zichtbare wijze is aangebracht.

40.3.2. Bij afwezigheid van een vluchtheuvel aan de halteplaats van een voertuig voor gemeenschappelijk vervoer, moet de bestuurder die rijdt langs de kant waar de reizigers in- of uitstappen, dezen de gelegenheid laten in alle veiligheid het voertuig, het trottoir of de berm te bereiken. Daartoe moet hij, zo nodig, stoppen.

40.4.1. Op plaatsen waar het verkeer geregeld wordt door een bevoegd persoon of door verkeerslichten, moet de bestuurder, zelfs wanneer het verkeer in zijn rijrichting is opengesteld, de voetgangers die zich regelmatig op de rijbaan hebben begeven, de gelegenheid laten het oversteken met een normale gang te beëindigen.

Bovendien, zo er op die plaatsen een oversteekplaats voor voetgangers is, moet de bestuurder in ieder geval stoppen voor de oversteekplaats voor voetgangers wanneer het verkeer in zijn rijrichting gesloten is.

40.4.2. Op plaatsen waar het verkeer niet geregeld wordt door een bevoegd persoon of door verkeerslichten, mag de bestuurder een oversteekplaats voor voetgangers slechts met matige snelheid naderen ten einde de voetgangers die er zich op bevinden, niet in gevaar te brengen en ze niet te hinderen wanneer zij het oversteken van de rijbaan met een normale gang beëindigen. Zo nodig moet hij stoppen om ze te laten doorgaan.

40.5. De bestuurder mag een oversteekplaats voor voetgangers niet opritiden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat hij waarschijnlijk op die oversteekplaats zou moeten stoppen.

40.6. Bij het voorbijrijden van een hindernis waar de voetgangers omheen moeten gaan op de rijbaan, moeten de bestuurders langs die hindernis een vrije ruimte laten van ten minste één meter. Kan dit voorschrift niet naleefd worden en loopt een voetganger ter hoogte van de hindernis, dan mag de bestuurder die hindernis niet sneller dan stapvoets voorbijrijden.

Art. 41. Gedrag tegenover militaire kolonnes, groepen kinderen of scholieren, stoeten en wielerwedstrijden.

41.1. Het is de weggebruikers verboden te breken :

1° door een afdeling van een militaire kolonne bestaande uit een op mars zijnde troep of een voertuigenkonvoi waarvan de gang geregeld wordt door bevoegde personen of door daartoe gemachtigde militairen;

2° door een groep kinderen of scholieren,

— ofwel in rijen, vergezeld van een leider;

— ofwel die de rijbaan oversteekt onder het toezicht van een jeugdverkeersbrigade;

3° door een stoet of een processie;

4° door een groep renners die aan een wielerwedstrijd deelnemen.

41.2. Bij het naderen van een groep renners die aan een wielerwedstrijd deelnemen, moet elke bestuurder onmiddellijk uitwijken en stoppen.

41.3.1. De weggebruikers moeten de aanwijzingen opvolgen, die ter vergemakkelijking van de beweging der legerkolonnes, door daartoe gemachtigde militairen worden gegeven. Zij moeten eveneens de aanwijzingen opvolgen die, om de veiligheid van de wielerwedstrijden te verzekeren, door daartoe gemachtigde signaalgevers worden gegeven.

41.3.2. Om het verkeer stil te leggen moeten die militairen en signaalgevers gebruik maken van een schijf waarop het verkeersbord C 3 aangebeeld is en waarvan de karakteristieken bepaald worden door de Minister van Verkeerszaken.

Art. 42. Voetgangers.

42.1. De personen die een fiets, een tweewielige bromfiets, een kruiswagen, een kinderwagen, een ziekenwagen of een wagen voor minder-validen, of enig ander voertuig zonder motor dat geen bredere dan de voor voetgangers vereiste ruimte nodig heeft, aan de hand leiden, moeten dezelfde regels naleven als de voetgangers.

42.2.1. 1° De voetgangers moeten de begaanbare trottoirs of verhoogde bermen volgen en, zo er geen zijn, de begaanbare gelijkgrondse bermen.

2° Les handicapés qui conduisent un véhicule mû par eux-mêmes ou équipés d'un moteur ne permettant pas de circuler à une vitesse supérieure à l'allure du pas, peuvent également emprunter les trottoirs ou les accotements.

3° Les personnes qui conduisent à la main une bicyclette ou un cyclomoteur à deux roues ou qui transportent des objets encombrants, doivent emprunter la chaussée si elles causent une gêne importante pour les autres piétons.

42.2.2. A défaut de trottoirs ou d'accotements praticables, les piétons peuvent emprunter les autres parties de la voie publique.

1° Lorsque les piétons empruntent la piste cyclable, ils doivent céder le passage aux conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs.

2° Lorsque les piétons empruntent la chaussée, ils doivent se tenir le plus près possible du bord de celle-ci, et, sauf circonstances particulières, circuler du côté gauche dans le sens de leur marche.

Toutefois, les personnes qui conduisent à la main une bicyclette ou un cyclomoteur à deux roues, doivent circuler du côté droit dans le sens de leur marche.

42.3. Les cortèges, les processions et les groupes de piétons conduits par un guide peuvent circuler sur la chaussée; ils doivent dans ce cas emprunter le côté droit.

42.4.1. Les piétons doivent traverser la chaussée perpendiculairement à son axe; ils ne peuvent s'y attarder, ni s'y arrêter sans nécessité.

Quant il existe un passage pour piétons à une distance de moins de 30 mètres environ, les piétons sont tenus de l'emprunter.

42.4.2. Aux endroits comportant des signaux lumineux de circulation bicolores pour piétons, ceux-ci ne peuvent s'engager sur la chaussée tant que les signaux ne les y autorisent pas.

42.4.3. Aux endroits où la circulation est réglée par un agent qualifié ou par des signaux lumineux de circulation sans signaux lumineux de circulation bicolores pour piétons, ceux-ci ne peuvent s'engager sur la chaussée qu'en se conformant aux injonctions des agents qualifiés ou aux indications des signaux lumineux de circulation.

42.4.4. Aux endroits où la circulation n'est réglée ni par un agent qualifié, ni par des signaux lumineux de circulation, les piétons ne peuvent s'engager sur la chaussée qu'avec prudence et en tenant compte des véhicules qui s'approchent.

42.4.5. Les dispositions de l'article 42.4.1. à 4. sont applicables aux handicapés visés à l'article 42.2.1. 2° lorsqu'ils quittent le trottoir ou l'accotement pour traverser la chaussée.

Art. 43. Conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs.

43.1. Il est interdit aux conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs :

1° de rouler :

- a) sans tenir le guidon;
- b) sans avoir les pieds sur les pédales ou sur les repose-pieds;

c) en se faisant remorquer;

d) en tenant un animal en laisse;

2° de dépasser la vitesse de 40 km à l'heure.

43.2. En dehors des agglomérations, les cyclistes circulant sur la chaussée peuvent rouler à deux de front. Toutefois, ils doivent se mettre en file à l'approche d'un véhicule.

Art. 44. Passagers.

44.1. Le conducteur d'un véhicule automobile doit disposer d'un espace dont la largeur ne peut être inférieure à 0,55 mètre.

Il ne peut laisser d'autres personnes prendre place à côté de lui que si chacune d'elles dispose d'un espace d'au moins 0,40 mètre de largeur.

44.2. Il est interdit au conducteur de laisser des enfants de moins de 12 ans prendre place à l'avant d'un véhicule automobile lorsque d'autres places sont disponibles dans ce véhicule.

44.3. Il est interdit de transporter des personnes sur les parties extérieures de la carrosserie d'un véhicule.

2° De minder-validen die een voertuig besturen dat zelf voortbewegen of dat uitgerust is met een motor waarmee niet sneller dan stapvoets kan gereden worden, mogen eveneens de trottoirs of bermen volgen.

3° De personen die een fiets of een tweewielige bromfiets aan de hand leiden of die veel plaats innemende voorwerpen vervoeren, moeten de rijbaan volgen zo zij in aanzienlijke mate de andere voetgangers hinderen.

42.2.2. Zijn er geen begaanbare trottoirs of bermen, dan mogen de voetgangers de andere gedeelten van de openbare weg volgen.

1° Wanneer de voetgangers het fietspad volgen, moeten zij voorrang verlenen aan de fietsers en bromfietsers.

2° Wanneer de voetgangers de rijbaan volgen, moeten zij zich zo dicht mogelijk bij de rand van de rijbaan houden en behoudens bijzondere omstandigheden links in de door hen gevolgde richting gaan.

De personen die een fiets of een tweewielige bromfiets aan de hand leiden, moeten evenwel rechts in de door hen gevolgde richting gaan.

3.3. Stoeten, processies en voetgangers in groep vergezeld van een leider, mogen de rijbaan volgen; in dat geval moeten zij rechts gaan.

42.4.1. De voetgangers moeten de rijbaan haaks op haar aslijn oversteken; zij mogen er, zonder dat het nodig is, noch slenteren, noch blijven staan.

Wanneer er op minder dan ongeveer 30 meter afstand een oversteekplaats voor voetgangers is, moeten de voetgangers deze oversteekplaats volgen.

42.4.2. Op de plaatsen waar tweekleurige voetgangerslichten zijn aangebracht, mogen de voetgangers zich niet op de rijbaan begeven zolang de lichten hun dat niet toelaten.

42.4.3. Op de plaatsen waar het verkeer geregeld wordt door een bevoegd persoon of door verkeerslichten zonder tweekleurige voetgangerslichten mogen de voetgangers zich slechts op de rijbaan begeven met inachtneming van de bevelen van de bevoegde personen of van de aanduidingen van de verkeerslichten.

42.4.4. Op de plaatsen waar het verkeer noch door een bevoegd persoon, noch door verkeerslichten geregeld wordt, mogen de voetgangers zich slechts voorzichtig op de rijbaan begeven en met inachtneming van de naderende voertuigen.

42.4.5. De bepalingen van artikel 42.4.1. tot 4. gelden voor de in 42.2.1. 2° bedoelde minder-validen wanneer zij het trottoir of de berm verlaten om de rijbaan over te steken.

Art. 43. Fietsers en bromfietsers.

43.1. Het is de fietsers en bromfietsers verboden :

1° te rijden :

a) zonder het stuur vast te houden;

b) zonder de voeten op de pedalen of op de voetsteunen te hebben;

c) door zich te laten voorttrekken;

d) terwijl zij een dier aan het leizeel houden;

2° tegen meer dan 40 km per uur te rijden.

43.2. Buiten de bebouwde kommen mogen de fietsers die de rijbaan volgen, met twee naast elkaar rijden. Bij het naderen van een voertuig moeten zij evenwel achter elkaar rijden.

Art. 44. Passagiers.

44.1. De bestuurder van een auto moet beschikken over een plaatsruimte van ten minste 0,55 meter breed.

Hij mag naast zich geen andere personen laten plaatsnemen, tenzij elk van die personen over een plaatsruimte van ten minste 0,40 meter breed beschikt.

44.2. Het is de bestuurder verboden kinderen van minder dan 12 jaar plaats te laten nemen vooraan in een auto indien andere plaatsen in dit voertuig beschikbaar zijn.

44.3. Het is verboden personen te vervoeren op de uitwendige delen van de carrosserie van een voertuig.

44.4. Une bicyclette, un cyclomoteur, une motocyclette, un tricycle ou quadricycle sans moteur ne peuvent porter plus de personnes que le nombre pour lequel le ou les sièges sont aménagés.

44.5. Il est interdit aux conducteurs de bicyclettes, de cyclomoteurs et de motocyclettes de prendre ou laisser prendre par un passager la position dite « en amazone ».

Il est interdit aux passagers de ces véhicules d'y prendre la position dite « en amazone ».

Art. 45. Chargement des véhicules : Prescriptions générales.

45.1. Le chargement d'un véhicule doit être disposé et au besoin fixé de manière qu'il ne puisse :

1° nuire à la visibilité du conducteur;

2° constituer un danger pour le conducteur, les personnes transportées et les autres usagers;

3° occasionner des dommages à la voie publique, à ses dépendances, aux ouvrages qui y sont établis ou aux propriétés publiques ou privées;

4° traîner ou tomber sur la voie publique;

5° compromettre la stabilité du véhicule;

6° masquer les feux, les catadioptriques et le numéro d'immatriculation.

45.2. Si le chargement est constitué de céréales, lin, paille ou fourrage, en vrac ou en balles, il doit être recouvert d'une bâche ou d'un filet. Cette disposition n'est toutefois pas applicable si ce transport se fait dans un rayon de 25 km du lieu de chargement et pour autant qu'il ne s'effectue pas sur une autoroute.

45.3. Si le chargement est constitué de pièces de grande longueur, celles-ci doivent être solidement arrimées entre elles et au véhicule, de manière à ne pas déborder le contour latéral extrême de celui-ci dans leurs oscillations.

45.4. Les accessoires servant à arrimer ou à protéger le chargement, tels que chaînes, bâches, filets, etc. doivent entourer étroitement celui-ci.

45.5. Le conducteur du véhicule doit prendre les mesures nécessaires pour que le chargement ainsi que les accessoires servant à arrimer ou à protéger le chargement, ne puissent par leur bruit, gêner le conducteur, incommoder le public ou effrayer les animaux.

45.6. Si, exceptionnellement, des portières latérales ou arrières doivent rester ouvertes, elles doivent être fixées de manière à ne pas dépasser le contour latéral extrême du véhicule.

Art. 46. Chargement des véhicules : dimensions.

46.1. La largeur d'un véhicule chargé, mesurée toutes saillies comprises, ne peut excéder les limites suivantes :

1° véhicule automobile, véhicule à traction animale ou leur remorque : 2,5 mètres.

Toutefois :

a) si le chargement est constitué de céréales, lin, paille ou fourrage en vrac, à l'exclusion des balles comprimées, la largeur du véhicule chargé peut atteindre 2,75 mètres;

b) si le chargement est constitué comme ci-dessus et transporté soit dans un rayon de 25 km du lieu de chargement, soit dans une zone de 25 km de la frontière belge, la largeur du véhicule chargé peut atteindre 3 mètres.

Dans les cas prévus sous a) et b) ci-dessus, aucun support rigide ne peut être placé de manière qu'une quelconque de ses parties se trouve à une distance supérieure à 1,25 mètre du plan longitudinal de symétrie du véhicule;

2° cyclomoteur à trois roues, motocyclette à trois roues, tricycle sans moteur, quadricycle sans moteur ou leur remorque : la largeur du chargement ne peut excéder de plus de 0,30 mètre la largeur du véhicule non chargé avec maximum absolu de 2,50 mètres;

3° charrette à bras : 2,50 mètres;

4° bicyclette, cyclomoteur à deux roues ou leur remorque : 0,75 mètre;

5° motocyclette à deux roues sans side-car ou sa remorque : 1,25 mètre;

44.4. Een fiets, een bromfiets, een motorfiets, een drie- of vierwieliger zonder motor mogen niet meer personen vervoeren dan het getal waarvoor de zitplaats of zitplaatsen ingericht zijn.

44.5. Het is de bestuurders van fietsen, bromfietsen en motorfietsen verboden de « amazonezit » aan te nemen of te laten aannemen door een passagier.

Het is de passagiers van deze voertuigen verboden de « amazonezit » aan te nemen.

Art. 45. Lading van de voertuigen : Algemene voorschriften.

45.1. De lading van een voertuig moet zodanig geschikt en zo nodig vastgemaakt worden dat ze :

1° de zichtbaarheid van de bestuurder niet kan hinderen;

2° geen gevaar voor de bestuurder, de vervoerde personen, en de andere weggebruikers kan vormen;

3° geen schade kan veroorzaken aan de openbare weg, aan zijn aanhorigheden, aan de erin liggende kunstwerken of aan de openbare- of privé-eigendommen;

4° niet op de openbare weg kan slepen of vallen;

5° de stabiliteit van het voertuig niet in het gedrang kan brengen;

6° de lichten, de reflectoren en het inschrijvingsnummer niet onzichtbaar kan maken.

45.2. De ladingen van graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder in bulk of in balen, moeten overdekt worden met een dekzeil of met een net. Deze bepaling geldt echter niet voor vervoer binnen een straal van 25 km van de plaats van lading, voor zover het niet langs een autosnelweg geschiedt.

45.3. Bestaat de lading uit lange stukken, dan moeten deze onderling en ook aan het voertuig zo stevig vastgemaakt worden dat zij bij het schommelen niet buiten de grootste zijomtrek van het voertuig komen.

45.4. Al wat dient om de lading vast te maken of te beschutten zoals kettingen, dekzeilen, netten, enz. moet de lading nauw omsluiten.

45.5. De bestuurder van het voertuig moet de nodige maatregelen nemen om te voorkomen dat de lading, alsmede al wat dient om de lading vast te maken of te beschutten, door lawaai de bestuurder zouden hinderen, het publiek ongemak aandoen of de dieren doen schrikken.

45.6. Indien zij- of achterdeuren bij uitzondering moeten openblijven, moeten zij zodanig vastgezet worden dat zij niet uitsteken buiten de grootste zijomtrek van het voertuig.

Art. 46. Lading van de voertuigen : afmetingen.

46.1. De breedte van een beladen voertuig, gemeten met al de uitstekende delen inbegrepen, mag de volgende maxima niet te boven gaan :

1° auto, bespannen voertuig of hun aanhangwagen : 2,5 meter.

Evenwel :

a) wanneer de lading bestaat uit graangewassen, vlas, stro, paarden- of veevoeder in bulk, met uitsluiting van de gepersetde balen, mag de breedte van het geladen voertuig 2,75 m bedragen;

b) wanneer de lading is samengesteld zoals hierboven gezegd en vervoerd wordt hetzij binnen een straal van 25 km van de plaats van lading, hetzij binnen een zone van 25 km van de Belgische grens, mag de breedte van het geladen voertuig 3 meter bedragen.

In de onder a) en b) hierboven bepaalde gevallen mag geen enkele vaste steun zodanig geplaatst worden dat enig deel van die steun zich op meer dan 1,25 meter van het overlangs vlak van symmetrie van het voertuig bevindt;

2° driewielige bromfiets, driewielige motorfiets, driewieler zonder motor, vierwieler zonder motor of hun aanhangwagen : de breedte van de lading mag ten hoogste 0,30 meter meer bedragen dan de breedte van het niet beladen voertuig, met een volstrekt maximum van 2,50 meter;

3° handkar : 2,50 meter;

4° fiets, tweewielige bromfiets of hun aanhangwagen : 0,75 m;

5° tweewielige motorfiets, zonder zijspanwagen of zijn aanhangwagen : 1,25 meter;

6° motocyclette à deux roues avec side-car : la largeur du chargement ne peut excéder de plus de 0,30 mètre la largeur du véhicule non chargé.

46.2.1. En aucun cas le chargement ne peut dépasser, à l'avant, l'extrémité du véhicule, ou, s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, la tête de l'attelage.

46.2.2. Le chargement des bicyclettes, cyclomoteurs, motocyclettes, tricycles et quadricycles sans moteur et leurs remorques ne peut dépasser l'extrémité arrière du véhicule de plus de 0,50 mètre.

46.2.3. Le chargement des autres véhicules ne peut dépasser l'extrémité arrière du véhicule de plus d'un mètre.

Toutefois, lorsqu'un de ces véhicules est chargé de pièces invisibles de grande longueur, le dépassement peut atteindre 3 mètres.

46.3. La hauteur d'un véhicule chargé ne peut dépasser 4 mètres.

Art. 47. Chargement des véhicules : signalisation.

47.1. Lorsque l'éclairage des véhicules n'est pas requis, les chargements dépassant de plus d'un mètre l'extrémité arrière du véhicule sont signalés par un panneau carré, fixé à la plus forte saillie du chargement de manière à être constamment dans un plan vertical perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule. Ce panneau a 0,50 mètre de côté et est peint en bandes alternées de couleur rouge et blanche. Une diagonale du carré est rouge et chaque bande rouge ou blanche a environ 75 mm de largeur. Les bandes rouges doivent être munies de produits réfléchissants.

47.2. Lorsque l'éclairage des véhicules est requis, les chargements dépassant de plus d'un mètre l'extrémité arrière du véhicule sont signalés par le panneau décrit ci-dessus, complété par un feu rouge orienté vers l'arrière, et par un catadioptre de couleur orange de chaque côté latéral.

Le point le plus haut de la plage éclairante ou réfléchissante des moyens utilisés pour signaler l'extrémité d'un chargement ne peut être situé à plus de 1,60 mètre au-dessus du sol.

Le point le plus bas ne peut être situé à moins de 0,40 mètre au-dessus du sol.

De plus :

1° s'il s'agit d'un véhicule qui doit être muni de catadioptres latéraux en vertu du règlement technique des véhicules automobiles, un ou des catadioptres latéraux supplémentaires, de couleur orange, doivent être placés sur le chargement lorsque la distance entre le bord extérieur du catadioptre signalant la plus forte saillie du chargement et le bord extérieur du catadioptre le plus en arrière du véhicule est supérieure à 3 mètres.

En aucun cas la distance entre les bords extérieurs de deux catadioptres successifs ne peut dépasser 3 mètres;

2° s'il s'agit d'un véhicules qui ne doit pas être muni de catadioptres latéraux en vertu du règlement technique des véhicules automobiles, un ou des catadioptres latéraux de couleur orange, peuvent être placés sur le chargement.

47.3. Les chargements dépassant latéralement le gabarit extérieur du véhicule de telle sorte que leur extrémité latérale se trouve à plus de 0,40 mètre du bord extérieur de la plage éclairante du feu de position doivent, lorsque l'éclairage du véhicule est requis, être signalés par des feux d'encombrement et des catadioptres.

Les feux et catadioptres visibles de l'avant doivent être blancs, ceux visibles de l'arrière doivent être rouges.

La plage éclairante ou réfléchissante de ces feux et catadioptres doit se trouver à moins de 0,40 mètre de la plus forte saillie du chargement.

Art. 48. Transports exceptionnels.

48.1. Le transport des objets indivisibles et la circulation des véhicules ou des remorques utilisés pour le transport de ces objets, et dont les dimensions, la tare ou le poids en charge excèdent les limites maximales fixées par le présent règlement ou par le règlement technique des véhicules automobiles, sont autorisés par le Ministre des Travaux publics ou son délégué aux conditions qu'il détermine.

6° tweewielige motorfiets met zijspanwagen : de breedte van de lading mag ten hoogste 0,30 meter meer bedragen dan de breedte van het niet beladen voertuig.

46.2.1. In geen geval mag de lading van voren buiten het voordeinde van het voertuig, of indien het een bespannen voertuig is, buiten de kop van het gespan uitsteken.

46.2.2. De lading van fietsen, bromfietsen, motorfietsen, drie- en vierwielaars zonder motor en hun aanhangwagens mag van achteren, niet meer dan 0,50 meter buiten het voertuig uitsteken.

46.2.3. De lading van de andere voertuigen mag niet verder dan 1 meter buiten het achtereinde van het voertuig uitsteken.

Wanneer een van deze voertuigen evenwel met lange ondeelbare stukken beladen is, mag de uitstek 3 meter bedragen.

46.3. De hoogte van een beladen voertuig mag niet meer dan 4 meter bedragen.

Art. 47. Lading van de voertuigen : signalisatie.

47.1. Als de voertuigen niet moeten verlicht zijn worden de ladingen die meer dan één meter buiten het achtereinde van het voertuig uitsteken, gesignaliseerd door een vierkantig bord dat zo aan de grootste uitstek van de lading bevestigd wordt dat het zich bestendig in een verticaal vlak loodrecht op het langsvlak door het midden van het voertuig bevindt. Dit bord heeft een zijde van 0,50 meter en is in afwisselende rode en witte strepen van ongeveer 75 mm breed geschilderd. Een diagonaallijn van het vierkant is rood. De rode strepen moeten voorzien zijn van reflecterende produkten.

47.2. Als de voertuigen moeten verlicht zijn worden de ladingen die meer dan één meter buiten het achtereinde van het voertuig uitsteken, gesignaliseerd door het hierboven beschreven bord, aangevuld met een naar achteren gericht rood licht, en een oranje reflector aan elke zijkant.

Het hoogste punt van het lichtdoorlatende of -weerkaatsende gedeelte van de voor het signaleren van het achtereinde van een lading gebezigde middelen mag zich op niet meer dan 1,60 meter boven de grond bevinden.

Het laagste punt ervan mag zich op niet minder dan 0,40 meter boven de grond bevinden.

Bovendien :

1° bij een voertuig dat krachtens het technisch reglement van de auto's zijreflectoren moet voeren, moeten één of meerdere supplementaire oranje zijreflectoren op de lading aangebracht worden, wanneer de afstand tussen de buitenrand van de reflector die de grootste uitstek van de lading signaleert, en de buitenrand van de achterste reflector van het voertuig, groter is dan 3 meter.

In geen geval mag de afstand tussen de buitenranden van twee opeenvolgende reflectoren groter zijn dan 3 meter;

2° bij een voertuig dat krachtens het technisch reglement van de auto's geen zijreflectoren moet voeren, mogen één of meerdere oranje zijreflectoren op de lading aangebracht worden.

47.3. Wanneer het voertuig moet verlicht zijn, moeten de ladingen die zodanig buiten de zijkant van het voertuig komen dat hun uiterste zijkant zich op meer dan 0,40 m van de buitenrand van het lichtdoorlatende gedeelte van het standlicht bevindt, door ontreklichten en reflectoren gesignaliseerd worden.

De lichten en reflectoren die aan de voorzijde zichtbaar zijn moeten wit zijn, deze die aan de achterzijde zichtbaar zijn, moeten rood zijn.

Het lichtdoorlatend of het lichtweerkaatsend gedeelte van de lichten of reflectoren moet zich op minder dan 0,40 meter van het grootste uitstek bevinden.

Art. 48. Uitzonderlijk vervoer.

48.1. Voor het vervoer van ondeelbare voorwerpen en het vervoer van voertuigen of van aanhangwagens die gebruikt worden om die voorwerpen te vervoeren, en waarvan de afmetingen, tare of het gewicht in beladen toestand de door dit reglement de door het technisch reglement van de auto's vastgestelde maxima overschrijden, wordt door de Minister van Openbare Werken of zijn gemachtigde onder de door hem vastgestelde voorwaarden vergunning gegeven.

Lorsque ce transport nécessite la mise en circulation d'un train de véhicules comprenant trois éléments, l'autorisation peut déroger aux dispositions de l'article 49.1. du présent règlement.

48.2. L'autorisation mentionne la durée de validité et l'itinéraire à suivre.

48.3. L'autorisation prescrit les dispositions qui doivent être prises pour assurer la facilité et la sécurité de la circulation et pour empêcher tout dégât à la voie publique, à ses dépendances, aux ouvrages qui y sont établis et aux propriétés riveraines.

48.4. Le Ministre des Travaux publics ou son délégué peut, préalablement à la délivrance de l'autorisation, exiger le dépôt d'un cautionnement. Le fait de faire usage d'une autorisation implique que l'utilisateur s'engage à supporter le paiement des dommages et des frais pouvant résulter du transport.

Art. 49. Trains de véhicules.

49.1. Un véhicule à moteur et un véhicule à traction animale ne peuvent tirer qu'un seul véhicule.

Toutefois, une motocyclette avec side-car ne peut tirer de remorque.

49.2. Cette disposition n'est pas applicable aux trains de véhicules énumérés ci-après pour autant qu'ils ne circulent pas à plus de 25 km à l'heure :

1° trains de véhicules forains, y compris les roulettes;

2° trains de véhicules employés par les entrepreneurs de travaux et se déplaçant soit entre le garage, la gare ou le chantier, soit d'un chantier à l'autre;

3° trains de véhicules agricoles circulant dans un rayon de 25 km de la ferme;

4° trains miniatures circulant à l'intérieur des localités touristiques;

5° trains de matériel publicitaire.

La longueur total de ces trains ne peut dépasser 25 mètres.

49.3. Il est interdit de remorquer un véhicule à moteur sauf si celui-ci ne peut plus se déplacer par ses propres moyens ou ne présente plus toute garantie de sécurité.

49.4.1. L'attache reliant toute remorque au véhicule qui la tire doit être conforme aux dispositions des règlements techniques des véhicules automobiles ou des cyclomoteurs et motocyclettes.

49.4.2. Dès que la distance entre la face avant d'une remorque et la face arrière du véhicule qui la tire dépasse 3 mètres, l'attache doit être signalée :

— lorsque l'éclairage du véhicule n'est pas requis : par un morceau d'étoffe de couleur rouge;

— lorsque l'éclairage du véhicule est requis : par un feu de couleur orange visible latéralement, à moins que l'attache ne soit éclairée.

Cette disposition est également applicable aux véhicules remorqués.

49.5 Des attaches de fortune ou les attaches secondaires seules prévues par le règlement technique des véhicules automobiles ne peuvent être utilisées qu'en cas de force majeure et exclusivement pour amener jusqu'au lieu de réparation, à une vitesse n'excédant pas 25 km/h :

— une remorque dont l'attache principale ou sa fixation ne présente plus la sécurité requise;

— un véhicule automobile dont le déplacement par ses propres moyens n'est plus possible ou qui ne présente pas toute garantie de sécurité.

Pour l'application de la présente disposition les dispositifs spéciaux dont certains véhicules sont munis en vue de dépannages ne sont pas considérés comme attaches de fortune.

Art. 50. Luttes de vitesse. Epreuves sportives.

Sauf autorisation spéciale de l'autorité légalement habilitée, il est interdit de se livrer sur la voie publique à des luttes de vitesse, ainsi qu'à des épreuves sportives, notamment des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse.

Wanneer dit vervoer een sleep van drie voertuigen noodzakelijk maakt, kan de vergunning afwijken van de bepalingen van artikel 49.1. van dit reglement.

48.2. De vergunning vermeldt de geldigheidsduur en de te volgen weg.

48.3. De vergunning vermeldt de maatregelen die moeten genomen worden om een gemakkelijk en veilig verkeer te verzekeren en om alle beschadiging van de openbare weg, van de aanhorigheden daarvan, van de erin liggende kunstwerken en van de aanpalende eigendommen te voorkomen.

48.4. De Minister van Openbare Werken of zijn gemachtigde kan, vooraleer een vergunning af te leveren, het storten van een borgsom vereisen. Door van een vergunning gebruik te maken verbindt de gebruiker zich ertoe de schade en de kosten te betalen die uit het vervoer kunnen voortvloeien.

Art. 49. Slepen.

49.1. Een motorvoertuig en een gespan mogen slechts een enkel voertuig trekken.

Een motorfiets met zijspanwagen mag echter geen aanhangwagen trekken.

49.2. Deze bepaling geldt niet voor de hierna genoemde slepen, voor zover zij tegen niet meer dan 25 km per uur rijden :

1° slepen van kermisvoertuigen, woonwagens inbegrepen;

2° slepen van voertuigen die door aannemers van werken worden gebezigd en hetzij tussen garage, station of werkterrein, hetzij van het ene werkterrein naar het andere rijden;

3° slepen van landbouwvoertuigen die rijden binnen een straal van 25 km van de hoeve;

4° miniatuurslepen die binnen toeristische centra rijden;

5° slepen van publiciteitsmaterieel.

De totale lengte van deze slepen mag niet meer dan 25 meter bedragen.

49.3. Het is verboden een motorvoertuig te slepen behalve indien dit voertuig zich niet meer op eigen kracht kan verplaatsen of niet meer alle veiligheidswaarborgen biedt.

49.4.1. De koppeling die een aanhangwagen met het trekkend voertuig verbindt moet overeenstemmen met de voorschriften van de technische reglementen van de auto's of van de bromfietsen en motorfietsen.

49.4.2. Zodra de afstand tussen het voorvlak van een aanhangwagen en het achtervlak van het trekkend voertuig groter is dan 3 meter, moet de koppeling gesigneerd worden :

— als het voertuig niet moet verlicht zijn : door een rode lamp;

— als het voertuig moet verlicht zijn : door een van ter zijde zichtbaar oranje licht, tenzij de koppeling verlicht is.

Deze bepaling geldt eveneens voor gesleepte voertuigen.

49.5. Noodkoppelingen of de hulpkoppelingen alleen die voorzien zijn in het technisch reglement van de auto's mogen slechts gebruikt worden in geval van overmacht en uitsluitend om, met een snelheid van maximum 25 km per uur, tot op de plaats van herstelling te brengen :

— een aanhangwagen waarvan de hoofdkoppeling of de bevestiging ervan niet meer de vereiste veiligheid biedt;

— een auto die zich niet meer op eigen kracht kan verplaatsen of die niet alle veiligheidswaarborgen biedt.

Voor de toepassing van deze bepaling worden de speciale uitrustingen waarmede sommige voertuigen met het oog op het weg-slepen zijn voorzien, niet als noodkoppelingen beschouwd.

Art. 50. Snelheidswedstrijden. Sportwedstrijden.

Behoudens speciale toelating van de wettelijke gemachtigde overheid zijn verboden op de openbare weg, alle snelheidswedstrijden, inzonderheid snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten of -wedstrijden.

Art. 51. Véhicule en panne. Chargement tombé sur la voie publique.

51.1. Le conducteur d'un véhicule en panne doit prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation.

A cet effet, il doit ranger le véhicule de la même manière qu'un véhicule en stationnement.

Toutefois, lorsqu'un véhicule automobile ou une remorque tirée par ce véhicule ne peut être déplacé ou ne peut être rangé qu'à un endroit où l'arrêt et le stationnement sont interdits, le conducteur doit signaler ce véhicule à distance au moyen du triangle de danger, prévu à l'article 81.2.1° du présent règlement.

Le conducteur peut en outre faire usage d'autres moyens de signalisation, notamment en faisant fonctionner simultanément tous les indicateurs de direction du véhicule ou en plaçant un feu portatif clignotant de couleur jaune-orange.

Le véhicule automobile ou la remorque dont les dispositifs d'éclairage ou de signalisation ne fonctionnent pas, doit être signalé de la même manière lorsque le véhicule ne peut être aperçu distinctement à une distance d'environ 100 mètres.

51.2. Le triangle de danger est placé en deçà du véhicule dans une position sensiblement verticale, à une distance minimale de 30 mètres sur les voies ordinaires et de 100 mètres sur les autoroutes, et de sorte qu'il soit visible à une distance d'environ 50 mètres pour les conducteurs qui s'en approchent.

Dans les agglomérations, aux endroits où la distance de 30 mètres ne peut être respectée, le triangle de danger peut être placé à une distance moindre et éventuellement sur le véhicule.

51.3. Lorsque tout ou partie d'un chargement tombe sur la voie publique sans pouvoir être immédiatement relevé, le conducteur doit également prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation et signaler l'obstacle comme prévu ci-dessus.

Art. 52. Comportement en cas d'accident.

52.1. Toute personne impliquée dans un accident doit prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation.

Le conducteur doit notamment se conformer aux dispositions de l'article 51.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un accident ayant provoqué des dommages corporels, le déplacement du véhicule n'est pas obligatoire.

52.2. Toute personne impliquée dans un accident ayant provoqué des dommages exclusivement matériels doit :

1° si elle est âgée de plus de quinze ans, présenter sa carte d'identité ou le titre qui en tient lieu aux autres personnes impliquées dans l'accident, qui le lui demandent;

2° rester sur place afin de faire en commun les constatations nécessaires, ou, à défaut d'accord entre les parties, de permettre à un agent qualifié de procéder à ces constatations. Si aucun agent qualifié n'a pu être touché dans un délai raisonnable, il est loisible aux personnes impliquées de faire la déclaration de l'accident dès que possible, soit au bureau de police ou de gendarmerie le plus proche, soit à celui de leur domicile ou de leur résidence.

Toutefois, si une partie qui a subi un dommage n'est pas présente, les personnes impliquées dans l'accident doivent, autant que possible, fournir sur place, l'indication de leurs nom et adresse, et en tout cas, produire ces renseignements au plus tôt, directement ou par l'intermédiaire de la police ou de la gendarmerie.

52.3. Toute personne impliquée dans un accident ayant provoqué des dommages corporels doit :

1° en cas de nécessité, porter secours aux blessés;

2° si elle est âgée de plus de quinze ans, présenter sa carte d'identité ou le titre qui en tient lieu, aux autres personnes impliquées dans l'accident, qui le lui demandent;

3° rester sur place pour permettre à un agent qualifié de procéder aux constatations nécessaires. Ne se soustrait pas à l'obligation de rester sur place, la personne qui s'éloigne momentanément du lieu de l'accident pour porter secours aux blessés ou pour faire appel à un agent qualifié, après avoir fourni, s'il y a des personnes présentes, l'indication de ses nom et adresse à l'une de celles-ci.

Art. 51. Defect voertuig. Op de openbare weg gevallen lading.

51.1. De bestuurder van een defect voertuig moet de nodige maatregelen nemen om de veiligheid van het verkeer te verzekeren.

Te dien einde moet hij het voertuig opstellen zoals een geparkerd voertuig.

Wanneer een auto of een door dit voertuig getrokken aanhangwagen evenwel niet kan worden verplaatst of slechts kan worden opgesteld op een plaats waar het stilstaan en het parkeren verboden zijn, moet de bestuurder dit voertuig op afstand signaleren door de gevardsdriehoek, voorzien in artikel 81.2.1° van dit reglement.

De bestuurder kan bovendien gebruik maken van andere signalisatiemiddelen, ondermeer door het gelijktijdig doen functioneren van alle richtingsaanwijzers van het voertuig of door een draagbaar oranjegeel knipperlicht te plaatsen.

De auto of aanhangwagen waarvan de verlichtings- of signalisatiemiddelen defect zijn moet op dezelfde wijze gesignalerd worden wanneer het voertuig niet duidelijk kan worden opgemerkt van op een afstand van ongeveer 100 meter.

51.2. De gevardsdriehoek wordt voor het voertuig geplaatst ongeveer in verticale stand, op een afstand van ten minste 30 meter op de gewone wegen en van ten minste 100 meter op de autosnelwegen, en zodanig dat hij voor de naderende bestuurders zichtbaar is van op een afstand van ongeveer 50 meter.

Binnen de bebouwde kommen, op plaatsen waar de afstand van 30 meter niet kan in acht genomen worden, mag de gevardsdriehoek op een kleinere afstand en eventueel op het voertuig geplaatst worden.

51.3. Wanneer een lading geheel of gedeeltelijk op de openbare weg valt en niet onmiddellijk kan worden weggeruimd moet de bestuurder eveneens de nodige maatregelen nemen om de veiligheid van het verkeer te verzekeren en de hinderis signaleren zoals hierboven bepaald.

Art. 52. Gedrag bij een ongeval.

52.1. Elke persoon betrokken in een ongeval moet de nodige maatregelen nemen om de veiligheid van het verkeer te verzekeren.

De bestuurder moet ondermeer de bepalingen van artikel 51 naleven.

Het voertuig moet evenwel niet verplaatst worden wanneer hiervan een ongeval betreft dat lichamelijk letsel heeft veroorzaakt.

52.2. Elke persoon betrokken in een ongeval dat uitsluitend stoffelijke schade heeft veroorzaakt, moet :

1° indien hij meer dan vijftien jaar oud is, zijn identiteitskaart of het als zodanig geldend bewijs vertonen aan andere in het ongeval betrokken personen die er hem om vragen;

2° ter plaatse blijven ten einde gezamenlijk de nodige vaststellingen te doen, of, zo er tussen de partijen geen akkoord is, een bevoegd persoon toe te laten die vaststellingen te doen. Indien een bevoegd persoon binnen een redelijke tijd kan bereikt wordt, mogen de betrokken personen zodra mogelijk aangifte doen bij het ongeval, hetzelfd op het dichtstbijgelegen politie- of rijkswachtbureau, hetzelfd op dat van hun woon- of verblijfplaats.

Zo een partij die schade geleden heeft evenwel niet aanwezig moet de bij het ongeval betrokken personen zoveel mogelijk de plaatste hun naam en adres opgeven, en in elk geval moeten deze inlichtingen zo haast mogelijk rechtstreeks of door tussenkomst van politie of rijkswacht mededelen.

52.3. Elke persoon betrokken in een ongeval dat lichamelijk letsel heeft veroorzaakt, moet :

1° zo nodig, hulp verlenen aan de gekwetsten;

2° indien hij meer dan vijftien jaar oud is, zijn identiteitskaart of het als zodanig geldend bewijs vertonen aan andere in het ongeval betrokken personen die er hem om vragen;

3° ter plaatse blijven ten einde een bevoegd persoon toe te laten de nodige vaststellingen te doen. Onttrekt zich niet aan verplichtingen ter plaatse te blijven, de persoon die zich tijdens van de plaats van het ongeval verwijderd om hulp te verlenen de gekwetsten of om beroep te doen op een bevoegd persoon zijn naam en adres aan een van de eventueel aanwezige personen te hebben opgegeven.

Toutefois, si aucun agent qualifié n'a pu être touché dans un délai raisonnable, les personnes impliquées sont tenues de faire la déclaration de l'accident dans les vingt-quatre heures au plus tard, soit au bureau de police ou de gendarmerie le plus proche, soit à celui de leur domicile ou de leur résidence.

Art. 53. Véhicules attelés.

53.1. Un attelage ne peut comporter plus de quatre animaux en file et plus de trois de front.

53.2. Les dispositifs de conduite ou d'attelage doivent permettre au conducteur de rester maître des animaux attelés et de diriger son véhicule avec sûreté et précision.

53.3. Les véhicules attelés doivent être accompagnés de convoyeurs en nombre suffisant pour assurer la sécurité de la circulation. En tout cas, dès que le nombre des animaux est supérieur à cinq, un convoyeur sera adjoint au conducteur du véhicule.

53.4. Lorsqu'un véhicule attelé remorque un autre véhicule et que la longueur du train dépasse 16 mètres, timon du premier véhicule non compris, un convoyeur doit accompagner le second véhicule.

53.5. Lorsque la longueur du chargement d'un triqueballe dépasse 12 mètres, un convoyeur doit suivre à pied le chargement.

Art. 54. Charrettes à bras.

Lorsqu'une charrette à bras ou son chargement ne laisse pas au conducteur une visibilité suffisante vers l'avant, le conducteur doit tirer son véhicule.

Art. 55. Animaux.

55.1. Le conducteur d'animaux de trait, de charge ou de monture, ainsi que de bestiaux doit, le cas échéant, être assisté de convoyeurs en nombre suffisant.

55.2. Le conducteur et les convoyeurs doivent constamment se tenir à proximité des animaux et être en état de les maîtriser et d'empêcher qu'ils n'entrent la circulation et ne provoquent d'accident.

55.3. Dans les agglomérations, il est interdit de laisser galoper les animaux attelés ou montés.

Art. 56. Véhicules ou animaux halant des bateaux.

56.1. Les dispositions des articles 9, 12, 15, 16 et 17 du présent règlement ne sont pas d'application en ce qui concerne les véhicules et les animaux qui, pour haler des bateaux, circulent sur la gauche de la voie empruntée.

56.2. Par dérogation aux dispositions des articles 15 et 16 du présent règlement, le croisement et le dépassement des véhicules et des animaux qui, pour haler des bateaux, circulent sur la gauche de la voie empruntée, s'effectuent respectivement à gauche et à droite.

56.3. Par dérogation aux dispositions de l'article 30 du présent règlement, les véhicules et les animaux qui circulent sur la gauche pour haler des bateaux ne peuvent être signalés à l'avant par des feux blancs, à l'arrière par des feux rouges.

Ces feux doivent, dans les circonstances déterminées par l'article 30, être remplacés par un feu jaune-orange éclairant dans tous les sens et ayant une intensité lumineuse telle qu'il soit nettement perçu à une distance d'au moins 100 mètres.

Art. 57. Circulation dans les ports.

Les conseils communaux peuvent arrêter des règlements complémentaires suspendant ou modifiant l'application des dispositions du présent règlement pour le trafic s'effectuant entre les quais d'embarquement et de débarquement, les dépôts, les hangars et les magasins établis dans les ports maritimes ou fluviaux.

Art. 58. Limitations de la circulation en période de dégel.

Les gouverneurs fixent par arrêté, la date, l'heure, et éventuellement, les parties de la province auxquelles s'appliquent des limitations de la circulation en période de dégel. Ces arrêtés précisent les conditions dans lesquelles les véhicules peuvent circuler pendant cette période.

Ces arrêtés sont publiés d'urgence par voie d'affiches dans toutes les communes qu'ils concernent et indiquent expressément les voies publiques qui ne sont pas visées par ces limitations.

Indien evenwel geen bevoegd persoon binnen een redelijke tijd kan bereikt worden, moeten de betrokken personen aangifte doen van het ongeval uiterlijk binnen vierentwintig uren, hetzij op het dichtstbijgelegen politie- of rijkswachtbureau, hetzij op dat van hun woon- of verblijfplaats.

Art. 53. Gespannen.

53.1. In een gespan mogen niet meer dan vier dieren achter elkaar en niet meer dan drie nevens elkaar lopen.

53.2. Het leidsel of het tuig moet zodanig ingericht zijn dat de bestuurder het gespan steeds goed in de hand kan hebben en zijn voertuig veilig en juist kan mennen.

53.3. Gespannen moeten vergezeld zijn van zoveel begeleiders als voor de veiligheid van het verkeer vereist is. Aan de bestuurder van het voertuig dient in ieder geval een begeleider te worden toegevoegd, zodra er meer dan vijf dieren ingespannen zijn.

53.4. Wanneer een gespan een ander voertuig voorbeweegt en de sleep, zonder inbegrip van de dissel van het eerste voertuig, langer dan 16 meter is, moet een begeleider het tweede voertuig vergezellen.

53.5. Wanneer de lading van een mallejan langer dan 12 meter is, moet een begeleider te voet achter de lading volgen.

Art. 54. Handkarren.

Wanneer een handkar of de lading hiervan niet voldoende zicht naar voren vrij laat, moet de bestuurder zijn handkar trekken.

Art. 55. Dieren.

55.1. De bestuurder van trek-, last- of rijdieren en van vee moet, in voorkomend geval, door een voldoend aantal begeleiders bijgestaan worden.

55.2. De bestuurder en de begeleiders moeten voortdurend in de nabijheid van de dieren blijven, ze kunnen in bedwang houden en kunnen beletten dat zij het verkeer belemmeren en ongevallen veroorzaken.

55.3. Binnen de bebouwde kommen is het verboden de ingespannen of de bereden dieren te laten galopperen.

Art. 56. Voertuigen en dieren die vaartuigen jagen.

56.1. De bepalingen van de artikelen 9, 12, 15, 16 en 17 van dit reglement gelden niet voor de voertuigen en dieren die, om vaartuigen te jagen, zich op de linkerkant van de gevuld weg voortbewegen.

56.2. In afwijking van het bepaalde in de artikelen 15 en 16 van dit reglement, geschiedt het kruisen en het inhalen van de voertuigen en dieren die, om vaartuigen te jagen, zich op de linkerkant van de gevuld weg voortbewegen, respectievelijk links en rechts,

56.3. In afwijking van het bepaalde in artikel 30 van dit reglement mogen de voertuigen en dieren, die zich op de linkerkant voortbewegen om vaartuigen te jagen, van voren geen witte lichten en van achteren geen rode lichten voeren.

Die lichten moeten, in de bij artikel 30 bepaalde omstandigheden, vervangen worden door een in alle richtingen uitstralend oranjegeel licht van een zodanige lichtsterkte dat het op ten minste 100 meter afstand duidelijk zichtbaar is.

Art. 57. Verkeer binnen de havens.

De gemeenteraden mogen aanvullende reglementen vaststellen waarbij de toepassing van de bepalingen van dit reglement wordt geschorst of gewijzigd voor het verkeer tussen de laad- en loskaien, de opslagplaatsen, de hangars en de magazijnen gelegen binnen de zee- of de rivierhavens.

Art. 58. Verkeersbeperkingen bij doolweder.

De gouverneurs bepalen bij besluit op welke datum, op welk uur, en eventueel in welke gedeelten van de provincie bij doolweder verkeersbeperkingen gelden. Die besluiten bepalen in welke voorwaarden de voertuigen gedurende die periode mogen rijden.

Die besluiten worden ten spoedigste door middel van aanplakbiljetten in al de betrokken gemeenten bekendgemaakt en vermelden uitdrukkelijk de openbare wegen waarop de beperkingen niet gelden.

Les conducteurs des véhicules en marche au moment de la publication d'un tel arrêté, peuvent continuer leur route jusqu'au centre de la commune la plus proche ou jusqu'à l'endroit indiqué par un agent qualifié.

Art. 59. Dispositions diverses.

59.1. Toute personne âgée de plus de 15 ans est tenue de présenter sa carte d'identité ou le titre qui en tient lieu à toute réquisition d'un agent qualifié faite à l'occasion d'une infraction à la police de la circulation routière ou d'un accident de la circulation.

59.2. Sont reconnus comme certificat d'aptitude professionnelle par l'article 1.1 de l'arrêté royal du 23 mars 1970 portant exécution du règlement (C.E.E.) n° 543/69 du Conseil des Communautés européennes du 25 mars 1969 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route :

a) les permis délivrés par l'autorité militaire pour la conduite des véhicules correspondant à la catégorie C ou D des permis de conduire;

b) les certificats d'aptitude professionnelle délivrés par les sociétés de transport en commun désignées par le Ministre des Communications.

59.3. La vitesse maximale autorisée par l'article 11.3.1. et 11.3.2 pour les autobus, les autocars et les autres véhicules à moteur ou remorques dont le poids maximal autorisé dépasse 7,5 tonnes, est indiquée sur la partie droite de la face arrière du véhicule au moyen d'une plaque de vitesse dont le modèle est déterminé par le Ministre des Communications.

Il en est même pour les véhicules lents ainsi que pour les véhicules dont le procès-verbal d'agrément mentionne une limitation de vitesse.

59.4. Lorsque le poids maximal autorisé déterminé conformément aux dispositions du règlement technique des véhicules automobiles est supérieur à 3 500 kg, les indications relatives à la tare et à la charge utile sont reproduites sur la face latérale droite vers l'avant du véhicule par les soins du détenteur. Elles peuvent être peintes sur la carrosserie ou sur une plaque solidement fixée à la carrosserie.

Le modèle de cette indication est déterminé par le Ministre des Communications.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux autobus et autocars, aux véhicules lents, au matériel de construction spéciale ainsi qu'aux arrière-trains et triqueballs servant notamment au transport de troncs d'arbre.

59.5. L'autorisation pour des transports exceptionnels, visée à l'article 48, n'est délivrée qu'après consultation des autorités qui ont la gestion des voies publiques à parcourir, et des exploitants des voies ferrées empruntant ou traversant ces voies publiques.

59.6. Sous réserve des dérogations prévues aux articles 48 et 81.5, aucun véhicule ne peut être mis ou maintenu en circulation sur la voie publique, s'il n'est conforme aux dispositions du présent règlement, et des règlements techniques des véhicules automobiles ou des cyclomoteurs et motocyclettes.

59.7. En cas d'infraction aux dispositions des articles 45 et 46 ou aux conditions de l'autorisation délivrée conformément à l'article 48, le conducteur est tenu de décharger, de dételer ou de gager son véhicule dans la localité la plus proche, à défaut de quoi le véhicule sera retenu.

Il en est de même en cas d'infraction aux dispositions du règlement techniques des véhicules automobiles relatives au poids maximal autorisé et au poids en charge des véhicules.

59.8. Les dispositions de l'article 8.2. 1^o, 2^o et 3^o ne sont pas applicables aux militaires en service.

59.9. Les dispositions des articles 9.1.2. et 43 ne sont pas applicables aux participants aux courses cyclistes.

59.10. Pour autant que les nécessités du service ou de leur mission le justifient, les règles d'admission et de circulation sur les autoroutes prescrites par l'article 21 ne sont pas applicables:

1^o aux fonctionnaires et agents investis d'une mission de police, de surveillance ou d'administration sur l'autoroute, ainsi qu'aux conducteurs du matériel de l'administration;

De bestuurders die met voertuigen onderweg zijn op het ogenblik dat zulk besluit bekendgemaakt wordt, mogen voortrijden tot in het centrum van de dichtsbijgelegen gemeente of tot op de door een bevoegd persoon aangegeven plaats.

Art. 59. Allerhande bepalingen.

59.1. Elke persoon die meer dan 15 jaar oud is moet zijn identiteitskaart of het als zodanig geldend bewijs vertonen op elk door een bevoegd persoon gedaan verzoek naar aanleiding van een overtreding op de politie van het wegverkeer of van een verkeersongeval.

59.2. Zijn erkend als getuigschrift van vakbekwaamheid door artikel 1.1 van het koninklijk besluit van 23 maart 1970 houdende uitvoering van verordening (E.E.G.) nr. 543/69 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 25 maart 1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer :

a) de rijbewijzen afgeleverd door de militaire overheid voor het besturen van voertuigen die overeenstemmen met categorie C of D van de rijbewijzen;

b) de getuigschriften van vakbekwaamheid afgeleverd door de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer aangeduid door de Minister van Verkeerswezen.

59.3. De door artikel 11.3.1 en 11.3.2 voor autobussen, autocars en andere motorvoertuigen of aanhangwagens met een hoogste toegelaten gewicht van meer dan 7,5 ton, toegelaten maximumsnelheid wordt vermeld op het rechtergedeelte van het achtervlak van het voertuig door een snelheidsplaat waarvan het model bepaald is door de Minister van Verkeerswezen.

59.4. Wanneer het hoogste toegelaten gewicht, vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van het technisch reglement van de auto's hoger is dan 3 500 kg, worden de aanduidingen betreffende de tarra en het nuttig laadvermogen door de houder aangebracht op de rechterzijde naar voren van het voertuig. Zij mogen op de carrosserie of op een stevig aan de carrosserie bevestigde plaat geschilderd worden.

59.5. De vergunning voor uitzonderlijk vervoer, bedoeld in artikel 48, wordt slechts verleend na overleg met de overheden die het beheer hebben van de te volgen openbare wegen, en met de exploitanten van de in die openbare wegen liggende of die openbare wegen kruisende spoorwegen.

59.6. Onder voorbehoud van de afwijkingen voorzien in de artikelen 48 en 81.5, mag geen enkel voertuig in het verkeer op de openbare weg worden gebracht of gehouden, indien het niet beantwoordt aan de bepalingen van dit reglement, en van de technische reglementen van de auto's of van de bromfietsen en motorfietsen.

59.7. Bij overtreding van de bepalingen van de artikelen 45 en 46 of van de voorwaarden van de overeenkomstig artikel 48 verleende vergunning, moet de bestuurder zijn voertuig afsladen, uitspannen of bergen in de dichtsbijgelegen plaats, zoniet zal het voertuig opgehouden worden.

59.8. De bepalingen van artikel 8.2.1^o, 2^o en 3^o gelden niet voor de militairen in dienst.

59.9. De bepalingen van de artikelen 9.1.2 en 43 gelden niet voor de deelnemers aan de wielerwedstrijden.

59.10. Voor zover de behoeften van de dienst of van hun opdracht het rechtvaardigen, gelden de bij artikel 21 voorgeschreven regels voor toelating en verkeer op de autosnelwegen niet :

1^o voor de ambtenaren en beambten belast met een opdracht van politie, van toezicht of van beheer van de autosnelweg en voor de bestuurders van het materieel van de administratie;

2° aux entrepreneurs, aux permissionnaires et concessionnaires, aux membres de leur personnel, ainsi qu'aux conducteurs du matériel des personnes précitées, autorisés par le Ministre qui a la gestion des autoroutes dans ses attributions.

59.11. Les dispositions des articles 7.1, 9.3, 10.1, 10.2, 11, 23, 24, 25.1, 46, 48, 49.1, 49.4.1 et 59.4 ne sont pas applicables aux véhicules de l'administration affectés à la surveillance, au contrôle et à l'entretien de la voirie, lorsqu'elles sont inconciliables avec la nature ou l'affectation momentanée ou permanente du véhicule.

59.12. Les dispositions de l'article 7.1 ne sont pas applicables au personnel de la gendarmerie, de la police et des douanes lorsque leur mission le justifie.

59.13. Les dispositions de l'article 11 ne sont pas applicables aux véhicules utilisés par les agents qualifiés ainsi qu'aux véhicules prioritaires dans les cas justifiés par l'urgence de leur mission.

En outre, dans les mêmes cas, les conducteurs de ces véhicules ne sont pas tenus d'observer la limitation de vitesse imposée par le signal C 43.

59.14. Les dispositions de l'article 41 ne sont pas applicables aux véhicules prioritaires dans les cas justifiés par l'urgence de leur mission.

59.15. Les dispositions des articles 44.3, 46, 48, 49.1, 49.4.1, 59.4 et 81.5 ne sont pas applicables aux véhicules de la gendarmerie, des services de police et des forces armées, lorsqu'elles sont inconciliables avec la nature ou l'affectation momentanée ou permanente du véhicule.

59.16. La disposition de l'article 81.4.5 n'est pas applicable aux véhicules des forces armées.

59.17. La disposition de l'article 30.3.5° n'est pas applicable en période de manœuvres aux éléments de colonnes militaires constitués par une troupe en marche. Dans ce cas, le Ministre de la Défense nationale détermine les précautions à prendre par les autorités militaires pour garantir la sécurité de la circulation.

59.18. La disposition de l'article 44.3 n'est pas applicable aux conducteurs des véhicules des services de lutte contre l'incendie, de nettoyement de la voirie et du corps de sécurité civile.

Titre III. — SIGNALISATION ROUTIERE

Art. 60. Disposition générale.

60.1. La signalisation routière est divisée en trois catégories :
 — les signaux lumineux de circulation;
 — les signaux routiers;
 — les marques routières.

60.2. Le Ministre des Communications fixe les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière qui ne sont pas prévues par le présent règlement, ainsi que la manière dont les chantiers et les obstacles doivent être signalés.

CHAPITRE Ier. — Signaux lumineux de circulation

Art. 61. Signaux du système tricolore.

61.1. Les feux des signaux du système tricolore sont circulaires et ont la signification suivante :

1° le feu rouge signifie interdiction de franchir la ligne d'arrêt ou, à défaut de ligne d'arrêt, le signal même;

2° le feu jaune-orange fixe signifie interdiction de franchir la ligne d'arrêt ou, à défaut de ligne d'arrêt, le signal même, à moins qu'au moment où il s'allume le conducteur ne s'en trouve si près qu'il ne puisse plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisante; toutefois, si le signal est placé à un carrefour, le conducteur qui, dans de telles circonstances, a franchi la ligne d'arrêt ou le signal, ne peut traverser le carrefour qu'à la condition de ne pas mettre en danger les autres usagers;

3° le feu vert signifie autorisation de franchir le signal;

4° le feu rouge, le feu jaune-orange fixe et le feu vert peuvent être remplacés respectivement par une ou des flèches de couleur rouge, jaune-orange ou verte. Ces flèches ont la même signification que les feux mais l'interdiction ou l'autorisation est limitée aux directions indiquées par les flèches;

2° voor de aannemers, de vergunninghouders en de concessiehouders, voor de leden van hun personeel, en voor de bestuurders van het materieel van voormelde personen, gemachtigd door de Minister tot wiens bevoegdheid het beheer van de autosnelwegen behoort.

59.11. De bepalingen van de artikelen 7.1, 9.3, 10.1, 10.2, 11, 23, 24, 25.1, 46, 48, 49.1, 49.4.1 en 59.4 gelden niet voor de voertuigen van de administratie die dienen voor het toezicht, de controle en het onderhoud van het wegennet, als zij onverenigbaar zijn met de aard of met de tijdelijke of vaste aanwendung van het voertuig.

59.12. De bepalingen van artikel 7.1 gelden niet voor het rijkswacht-, politie- en douanepersoneel wanneer hun opdracht het rechtvaardigt.

59.13. De bepalingen van artikel 11 gelden niet voor de voertuigen gebruikt door bevoegde personen noch voor prioritaire voertuigen wanneer een dringende opdracht het rechtvaardigt.

In die gevallen moeten de bestuurders van deze voertuigen evenmin de door het verkeersbord C 43 opgelegde snelheidsbeperking in acht nemen.

59.14. De bepalingen van artikel 41 gelden niet voor de prioritaire voertuigen wanneer hun dringende opdracht het rechtvaardigt.

59.15. De bepalingen van de artikelen 44.3, 46, 48, 49.1, 49.4.1, 59.4 en 81.5 gelden niet voor de voertuigen van de rijkswacht, van de politiediensten en van de krijgsmacht, als zij onverenigbaar zijn met de aard of met de tijdelijke of vaste aanwendung van het voertuig.

59.16. De bepaling van artikel 81.4.5 geldt niet voor de voertuigen van de krijgsmacht.

59.17. De bepaling van artikel 30.3.5° geldt niet tijdens manœuvres voor afdelingen van militaire kolonnen bestaande uit een op mars zijnde troep. In dat geval bepaalt de Minister van Landsverdediging welke voorzorgen de militaire overheden moeten nemen om de veiligheid van het verkeer te verzekeren.

59.18. De bepaling van artikel 44.3 geldt niet voor de bestuurders van de voertuigen van de brandweer, de wegreinigingsdienst en van het korps burgerlijke veiligheid.

Titel III. — VERKEERSTEKENEN

Art. 60. Algemene bepaling.

60.1. De verkeerstekens worden in drie categorieën ingedeeld :
 — verkeerslichten;
 — verkeersborden;
 — wegmarkeringen.

60.2. De Minister van Verkeerswezen bepaalt de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvooraarden van de verkeerstekens die niet in dit reglement voorzien zijn, evenals de manier waarop de werken en verkeersbelemmeringen moeten gesignaliseerd worden.

HOOFDSTUK I. — Verkeerslichten

Art. 61. Driekleurige verkeerslichten.

61.1. De driekleurige verkeerslichten zijn cirkelvormig en hebben de volgende betekenis :

1° rood licht betekent dat het verboden is de stopstroep of, zo er geen stopstroep is, het verkeerslicht zelf, voorbij te rijden;

2° vast oranjegeel licht betekent dat het verboden is de stopstroep of, zo er geen stopstroep is, het verkeerslicht zelf, voorbij te rijden, tenzij de bestuurder bij het aangaan van dat licht, zo dicht genaderd is, dat hij niet meer op voldoende veilige wijze kan stoppen; zo dit licht bij een kruispunt geplaatst is, mag de bestuurder, die de stopstroep of het licht in dergelijke omstandigheden voorbijgereden is, het kruispunt evenwel slechts oversteken op voorwaarde de andere weggebruikers niet in gevaar te brengen;

3° groen licht betekent dat het verkeerslicht mag voorbijgereden worden;

4° het rode licht, het vast oranjegele licht en het groene licht mogen respectievelijk vervangen worden door één of meer rode, oranjegele- of groene pijlen. Deze pijlen hebben dezelfde betekenis als de lichten maar het verbod of de toelating is beperkt tot de richtingen die door de pijlen aangegeven worden;

5° quand un ou plusieurs feux supplémentaires sous la forme d'une flèche ou de plusieurs flèches vertes sont éclairés conjointement avec le feu rouge ou le feu jaune-orange, les flèches signifient autorisation de poursuivre la marche uniquement dans les directions indiquées par les flèches, à condition de céder le passage aux conducteurs débouchant régulièrement d'autres directions et aux piétons;

6° quand les feux présentent la silhouette éclairée d'une bicyclette, ils ne concernent que les conducteurs des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues.

61.2. Les feux sont groupés de la façon ci-après :

1° le feu rouge est placé au-dessus du feu jaune-orange; le feu vert est placé en dessous du feu jaune-orange;

2° les feux supplémentaires sous la forme d'une flèche sont placés en dessous ou à côté du feu vert.

61.3.1. Les feux se succèdent comme suit :

1° le feu jaune-orange apparaît après le feu vert;

2° le feu rouge apparaît après le feu jaune-orange;

3° le feu vert apparaît après le feu rouge.

61.3.2. Lorsque les signaux lumineux sont placés à un carrefour, le feu vert ou le feu jaune-orange ne peuvent apparaître que lorsque les feux rouges sont allumés pour la circulation débouchant des voies transversales.

Toutefois, lorsque sur une voie publique pourvue d'un signal B9 ou B15 des signaux lumineux sont placés pour protéger un passage pour piétons situé à l'approche d'un carrefour, les signaux lumineux sur les voies transversales peuvent, dans des cas exceptionnels, être remplacés par le signal B5 (Stop).

61.4. Les signaux lumineux de circulation du système tricolore sont placés à droite de la chaussée. A titre indicatif, ils peuvent être répétés à gauche ou au-dessus de la chaussée et aux endroits où la circulation le justifie.

Aux carrefours ils sont, sauf exceptions justifiées par les circonstances locales, répétés de l'autre côté du carrefour à gauche ou au-dessus de la chaussée.

Art. 62. Flèche d'évacuation d'un carrefour.

Une flèche verte orientée vers la gauche et placée seule à la sortie d'un carrefour, signifie que la circulation venant en sens inverse sur la chaussée que les conducteurs qui tournent à gauche s'appretent à quitter, est arrêtée par un feu rouge afin de faciliter l'évacuation du carrefour.

Art. 63. Signaux du système bicolore.

63.1. Signaux lumineux de circulation pour piétons.

1. Les signaux lumineux de circulation pour piétons sont bicolores.

2. Les feux de ces signaux ont la signification suivante :

1° le feu rouge signifie interdiction de s'engager sur la chaussée;

2° le feu vert signifie autorisation de s'engager sur la chaussée. A titre indicatif, la fin de cette autorisation peut être annoncée par le clignotement du feu vert.

3. Le feu rouge est placé au-dessus du feu vert.

4. Le feu rouge présente la silhouette éclairée d'un piéton immobile, tandis que le feu vert présente la silhouette éclairée d'un piéton en marche.

63.2. Signaux lumineux de circulation au-dessus des bandes de circulation.

1. Des signaux lumineux de circulation du système bicolore placés au-dessus des bandes de circulation d'une chaussée, ont la signification suivante :

1° le feu rouge qui a la forme d'une croix signifie sens interdit sur la bande pour les conducteurs vers lesquels il est orienté;

2° le feu vert qui a la forme d'une flèche dont la pointe est dirigée vers le bas, signifie sens autorisé sur la bande pour les conducteurs vers lesquels il est orienté.

5° wanneer één of meer bijkomende lichten in de vorm van één of meer groene pijlen tegelijk met een rood licht of een oranjegeel licht branden, betekenen de pijlen dat alleen in de richtingen die door de pijlen worden aangeduid mag voortgereden worden, op voorwaarde dat voorrang verleend wordt aan de bestuurders die op regelmatige wijze uit andere richtingen komen en aan de voetgangers;

6° wanneer de lichten de verlichte silhouet van een fiets voorstellen, gelden deze lichten slechts voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen.

61.2. De lichten worden als volgt gegroepeerd :

1° het rode licht wordt boven het oranjegele licht aangebracht; het groene licht wordt onder het oranjegele licht aangebracht;

2° de bijkomende lichten in de vorm van een pijl worden onder of naast het groene licht aangebracht.

61.3.1. De lichten volgen elkaar op als volgt :

1° het oranjegele licht verschijnt na het groene licht;

2° het rode licht verschijnt na het oranjegele licht;

3° het groene licht verschijnt na het rode licht.

61.3.2. Wanneer de verkeerslichten op een kruispunt geplaatst zijn, mogen het groene of oranjegele licht slechts verschijnen wanneer de rode lichten branden voor het verkeer dat uit de dwarswegen komt.

Wanneer op een openbare weg voorzien van een verkeersbord B9 of B15 verkeerslichten geplaatst zijn om een overstekplaats voor voetgangers te beschermen die in de nabijheid van een kruispunt ligt, mogen de verkeerslichten op de dwarswegen evenwel in uitzonderlijke gevallen vervangen worden door het verkeersbord B5 (Stop).

61.4. De driekleurige verkeerslichten worden rechts van de rijbaan geplaatst. Als aanwijzing mogen zij links of boven de rijbaan en, op de plaatsen waar het verkeer het rechtvaardigt, herhaald worden.

Op de kruispunten worden zij, behalve uitzonderingen gerechtvaardigd door de plaatselijke omstandigheden, langs de andere kant van het kruispunt links of boven de rijbaan herhaald.

Art. 62. Ontruimingspijl op een kruispunt.

Een naar links gerichte groene pijl afzonderlijk geplaatst bij het uitrijden van een kruispunt, betekent dat het tegenliggend verkeer op de rijbaan die de bestuurders bij het links afslaan gaan verlaten, tegengehouden wordt door een rood licht teneinde het ontruimen van het kruispunt te vergemakkelijken.

Art. 63. Tweekleurige verkeerslichten.

63.1. Voetgangerslichten.

1. Voetgangerslichten zijn tweekleurig.

2. De lichten van deze tekens hebben de volgende betekenis :

1° rood licht betekent dat het verboden is zich op de rijbaan te begeven;

2° groen licht betekent dat het toegelaten is zich op de rijbaan te begeven. Als aanwijzing kan het einde van deze toelating door het knipperen van het groene licht worden aangekondigd.

3° Het rode licht wordt boven het groene licht geplaatst.

4. Het rode licht stelt de verlichte silhouet van een onbeweeglijke voetganger voor, terwijl het groene licht de verlichte silhouet van een voetganger in beweging voorstelt.

63.2. Verkeerslichten boven de rijstroken.

1. Tweekleurige verkeerslichten die boven rijstroken van de rijbaan geplaatst zijn, hebben de volgende betekenis :

1° het rode licht dat de vorm heeft van een kruis, betekent verboden richting op de strook voor de bestuurders naar wie het gericht is;

2° het groene licht dat de vorm heeft van een naar onder gerichte pijl betekent veroorloofde richting op de strook voor de bestuurders naar wie het gericht is.

2. Ces signaux lumineux de circulation déterminent le sens de la circulation sur la bande à partir de l'endroit où ils sont placés; ils sont répétés après chaque carrefour et doivent être parfaitement visibles de l'un à l'autre; ils ne règlent pas la circulation aux carrefours.

Art. 64. Signaux à feux clignotants.

64.1. Un feu jaune-orange clignotant signifie autorisation de franchir le signal en redoublant de prudence; il ne modifie pas les règles de priorité.

Il peut s'agir :

1° d'un feu placé seul;

2° d'un feu jaune-orange du système tricolore lorsque l'ensemble de ce système ne fonctionne pas;

3° dans des cas spéciaux, d'un feu qui, dans le fonctionnement du système tricolore, s'allume à la place du feu vert.

64.2. Deux feux rouges clignotant alternativement, placés aux passages à niveau, signifient pour tous les usagers interdiction de franchir la ligne d'arrêt, ou, s'il n'y a pas de ligne d'arrêt, le signal même.

64.3. Un feu blanc lunaire clignotant placé aux passages à niveau signifie autorisation de franchir le signal.

CHAPITRE II. — Signaux routiers

Art. 65. Dispositions générales.

65.1. Les signaux routiers sont divisés en six catégories :

- A. Signaux de danger.
- B. Signaux relatifs à la priorité.
- C. Signaux d'interdiction.
- D. Signaux d'obligation.
- E. Signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement.
- F. Signaux d'indication.

65.2. La signification d'un signal routier peut être complétée, précisée ou limitée par une inscription ou un symbole en blanc figurant sur un panneau additionnel rectangulaire à fond bleu qui est fixé en dessous du signal.

Art. 66. Signaux de danger.

66.1. Les signaux de danger sont placés à droite; toutefois, lorsque la disposition des lieux ne le permet pas, ils peuvent être placés au-dessus de la chaussée.

Ils peuvent être répétés aux endroits où la circulation le justifie.

66.2. A l'exception des signaux A45 et A47 qui sont placés au droit ou à proximité immédiate du passage à niveau, les signaux de danger sont placés à une distance approximative de 150 m de l'endroit dangereux.

Dans des circonstances particulières, ils peuvent cependant être placés à une distance inférieure ou supérieure à 150 m; dans ce cas, la distance approximative entre le signal et l'endroit dangereux est indiquée sur un panneau additionnel.

66.3. La longueur d'une section dangereuse de la voie publique peut être indiquée par un panneau additionnel du modèle suivant :

2. Deze verkeerslichten bepalen de rijrichting op de rijstrook vanaf de plaats waar ze aangebracht zijn; zij worden herhaald na elk kruispunt en moeten van het ene licht tot het andere volkomen zichtbaar zijn; zij regelen nochtans het verkeer niet aan de kruispunten.

Art. 64. Verkeersknipperlichten.

64.1. Een oranjegeel knipperlicht betekent dat het verkeerslicht met dubbele voorzichtigheid mag voorbij gereden worden; het wijzigt de voorranggregeling niet.

Het kan zijn :

1° een alleen geplaatst licht;

2° het oranjegeel licht van het driekleurige systeem wanneer het geheel van dit systeem niet in werking is;

3° in speciale gevallen een licht dat in het driekleurige systeem in de plaats van het groene licht brandt.

64.2. Twee beurtelings knipperende rode lichten die aan overweg geplaatst zijn, betekenen voor alle weggebruikers dat het verboden is de stopstreep voorbij te rijden, of, zo er geen stopstreep is, het verkeerslicht zelf voorbij te rijden of voorbij te gaan.

64.3. Een maanwit knipperlicht dat aan een overweg geplaatst is betekent dat het signaal mag voorbijgereden of -gegaan worden.

HOOFDSTUK II. — Verkeersborden

Art. 65. Algemene bepalingen.

65.1. De verkeersborden worden ingedeeld in zes categorieën :

- A. Gevaarsborden.
- B. Verkeersborden betreffende de voorrang.
- C. Verbods borden.
- D. Gebods borden.
- E. Verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren.
- F. Aanwijzingsborden.

65.2. De betekenis van een verkeersbord kan worden aangevuld, nader bepaald of beperkt door een wit opschrift of symbool op een rechthoekig onderbord met blauwe achtergrond dat onder het teken bevestigd is.

Art. 66. Gevaarsborden.

66.1. De gevaarsborden worden rechts geplaatst; wanneer de plaatsgesteldheid het niet toelaat mogen zij evenwel boven de rijbaan geplaatst worden.

Zij mogen herhaald worden op de plaatsen waar het verkeer het rechtvaardigt.

66.2. Met uitzondering van de verkeersborden A45 en A47 die aan of in de onmiddellijke nabijheid van de overweg geplaatst worden, worden de gevaarsborden aangebracht op ongeveer 150 m afstand van de gevaarlijke plaats.

In bijzondere omstandigheden mogen zij evenwel op een kleinere of grotere afstand dan 150 m aangebracht worden; in dit geval wordt bij benadering de afstand tussen het teken en de gevaarlijke plaats op een onderbord aangeduid.

66.3. De lengte van een gevaarlijk gedeelte van de openbare weg kan aangeduid worden door een onderbord van volgend model :



66.4. Les signaux de danger sont reproduit ci-après.

66.4. De gevaarsborden worden hierna afgebeeld.

Virages dangereux

Virage à gauche

Virage à droite

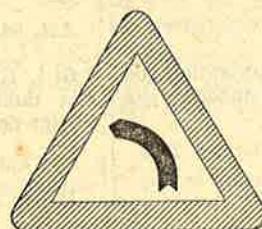
Double virage ou succession de plus de deux virages,
le premier à gauche.

Double virage ou succession de plus de deux virages,
le premier à droite

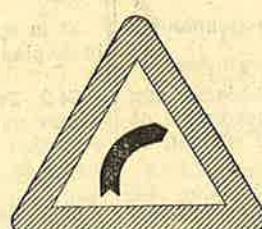
Descente dangereuse

Montée à forte inclinaison

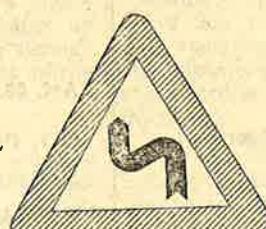
A 1



Gevaarlijke bocht



Bocht naar links

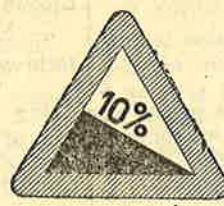


Dubbele bocht
of opeenvolging van meer dan twee bochten,
de eerste naar links

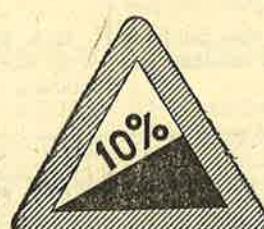


Dubbele bocht
of opeenvolging van meer dan twee bochten,
de eerste naar rechts

A 3

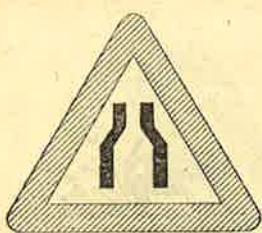


Gevaarlijke daling



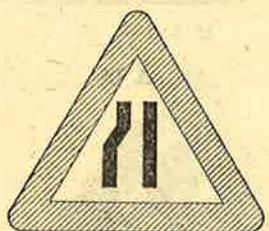
Steile helling

A 7



Rétrécissement de la chaussée

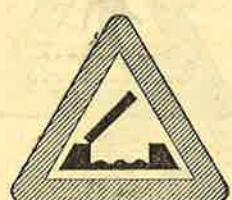
Rijbaanversmalling



Pont mobile

Beweegbare brug

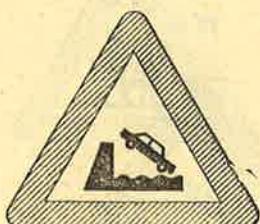
A 9



Débouché sur un quai ou une berge

Uitweg op een kaai of een oever

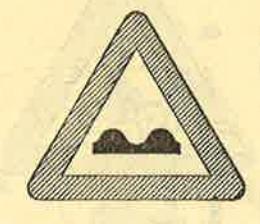
A 11



Cassis ou dos d'âne

Uitholling overdwars of ezelsrug

A 13

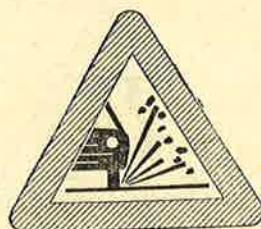


Chaussée glissante

Glibberige rijbaan

A 15

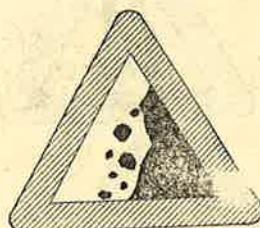
A 17



Projections de gravillons

Kiezelpjectie

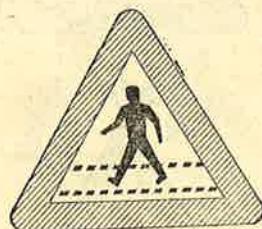
A 19



Chutes de pierres

Vallende stenen

A 21



Passage pour piétons

Oversteekplaats voor voetgangers

A 23

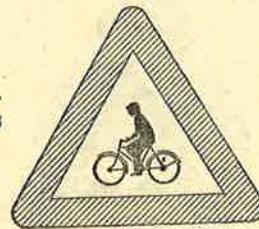


Endroit spécialement fréquenté par des enfants

Plaats waar speciaal veel kinderen komen

Passage pour conducteurs de bicyclettes et de cyclo-moteurs à deux roues, ou endroit où ces conducteurs débouchent d'une piste cyclable sur la chaussée

Oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van twee-wielige bromfietsen of plaats waar die bestuurder van een fietspad op de rijbaan komen

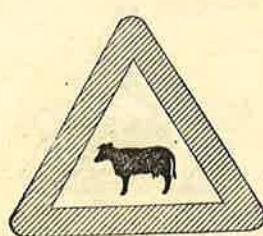


Traversée de gros gibier

Doortocht van groot wild



A 29



Traversée de bétail

Doortocht van vee

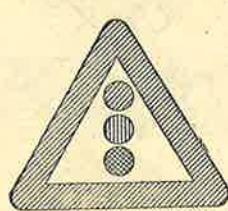
A 31



Travaux

Werken

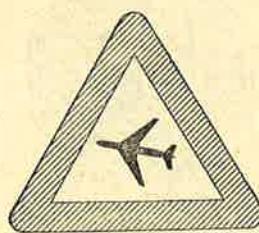
A 33



Signaux lumineux de circulation

Verkeerslichten

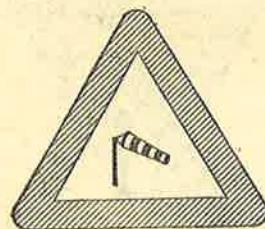
A 35



Survol d'avions à basse altitude

Overtocht van vliegtuigen op geringe hoogte

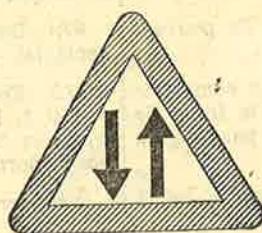
A 37



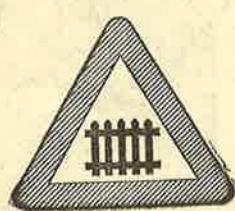
Vent latéral

Zijwind

A 39

Circulation admise dans les deux sens
après une section de chaussée à sens uniqueVerkeer toegelaten in beide richtingen
na een gedeelte van de rijbaan met eenrichtingsverkeer

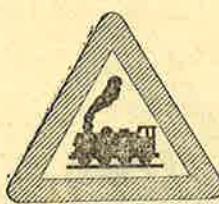
A 41



Passage à niveau avec barrières

Overweg met slagbomen

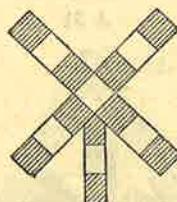
A 43



Passage à niveau sans barrières

Overweg zonder slagbomen

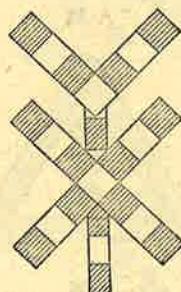
A 45



Passage à niveau à voie unique

Overweg voor enkel spoor

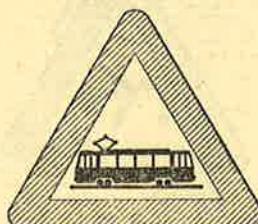
A 47



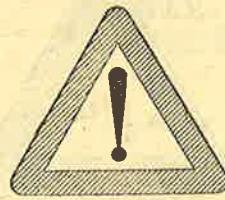
Passage à niveau à deux ou plusieurs voies

Overweg voor twee of meer sporen

A 49

Croisement de la voie publique
par une ou plusieurs voies ferrées
établies sur la chausséeKruising van een openbare weg
door een of meer in de rijbaan aangelegde sporen

A 51

Danger non défini par un symbole spécial
Un panneau additionnel indique la nature du dangerGevaar
dat niet door een speciaal symbool wordt bepaald
Een onderbord duidt de aard van het gevaar aan**Art. 67. Signaux relatifs à la priorité.**

67.1. Les signaux de priorité sont placés à droite. Ils peuvent être répétés au-dessus de la chaussée ou à gauche.

67.2. Un panneau additionnel du modèle suivant peut compléter les signaux B 1, B 3, B 5, B 7 et B 15 pour indiquer le tracé de la voie sur laquelle les conducteurs ont priorité de passage au carrefour suivant.

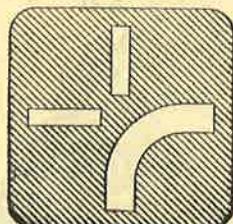
Lorsque le signal B 9 est placé avant ou dans le carrefour, il peut également être complété par ce panneau additionnel.

Art. 67. Verkeersborden betreffende de voorrang.

67.1. De verkeersborden betreffende de voorrang worden rechts geplaatst. Zij mogen boven de rijbaan of links herhaald worden.

67.2. Een onderbord van volgend model mag de verkeersborden B 1, B 3, B 5, B 7 en B 15 aanvullen om het tracé van de weg aan te duiden waarop de bestuurders aan het volgend kruispunt voorrang hebben.

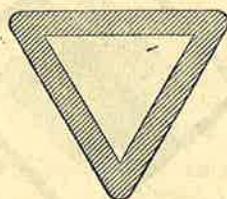
Wanneer het verkeersbord B 9 voor of op het kruispunt geplaatst is, mag het eveneens met dit onderbord aangevuld worden.



67.3. Les signaux relatifs à la priorité sont reproduits ci-après.

67.3. De verkeersborden betreffende de voorrang worden hierna afgebeeld.

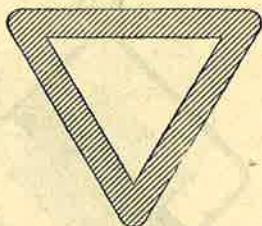
B 1



Céder le passage

Voorrang verlenen

B 3



Signal annonçant le signal B 1
à la distance approximativement indiquée

Verkeersbord dat het verkeersbord B 1 aankondigt
op de bij benadering aangeduide afstand

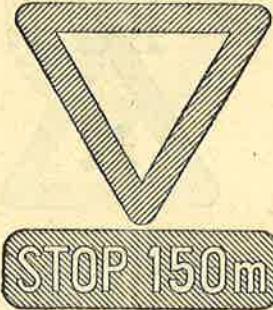
B 5



Marquer l'arrêt et céder le passage

Stoppen en voorrang verlenen

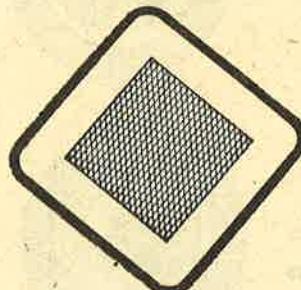
B 7



Signal annonçant le signal B 5
à la distance approximativement indiquée

Verkeersbord dat het verkeersbord B 5 aankondigt
op de bij benadering aangeduide afstand

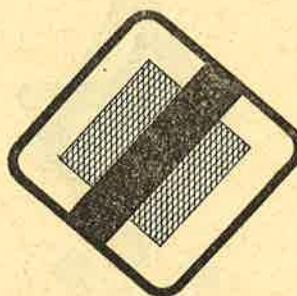
B 9



Voie prioritaire

Voorrangsweg

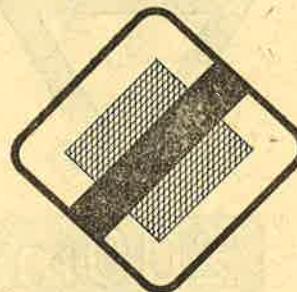
B 11



Fin de voie prioritaire

Einde van voorrangsweg

B 13

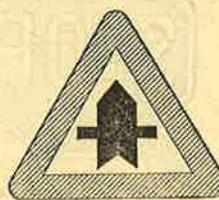


Signal annonçant le signal B 11
à la distance approximativement indiquée

Verkeersbord dat het verkeersbord B 11 aankondigt
op de bij benadering aangeduid afstand

250m

B 15



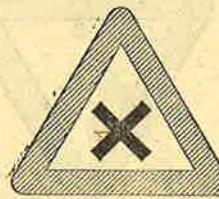
Priorité de passage

La barre horizontale du symbole peut être modifiée
de façon à représenter plus clairement la disposition
des lieux

Voorrang

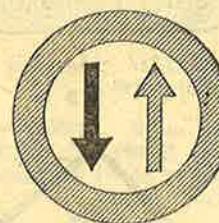
De horizontale streep van het symbool
mag worden gewijzigd
om duidelijker de plaatsgevesteldheid weer te geven

Carrefour où la priorité de droite est applicable



Kruispunt waar de voorrang van rechts geldt

B 19



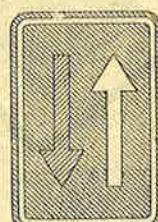
Passage étroit

Obligation de céder le passage aux conducteurs
venant en sens opposé

Smalle doorgang

Gebod voorrang te verlenen aan de bestuurders
die uit de tegenovergestelde richting komen

B 21



Passage étroit

Priorité de passage par rapport aux conducteurs
venant en sens opposé

Smalle doorgang

Voorrang ten opzichte van de bestuurders
die uit de tegenovergestelde richting komen

Art. 68. Signaux d'interdiction.

68.1. Les signaux d'interdiction sont placés à droite; toutefois, lorsque la disposition des lieux ne le permet pas, ils peuvent être placés au-dessus de la chaussée.

Ils peuvent être répétés aux endroits où la circulation le justifie.

68.2. Un signal d'interdiction peut être annoncé par un signal identique complété par un panneau additionnel indiquant la distance approximative à laquelle commence l'interdiction.

68.3. Les signaux d'interdiction et de fin d'interdiction sont reproduits ci-après.

Art. 68. Verbodsborden.

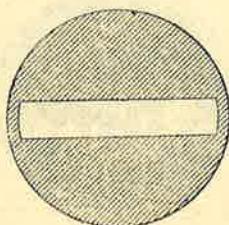
68.1. De verbodsborden worden rechts geplaatst; wanneer de plaatsgeesteldheid het evenwel niet toelaat mogen zij boven de rijbaan geplaatst worden.

Zij mogen herhaald worden op de plaatsen waar het verkeer het rechtvaardigt.

68.2. Een verbods bord mag aangekondigd worden door een gelijkaardig verkeersbord, aangevuld met een onderbord dat bij benadering de afstand aanduidt waarop het verbod begint.

68.3. De verbods borden en de eindeverbods borden worden hierna afgebeeld.

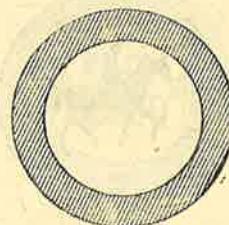
C 1



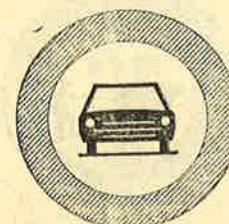
Sens interdit pour tout conducteur

Verboden richting voor ieder bestuurder

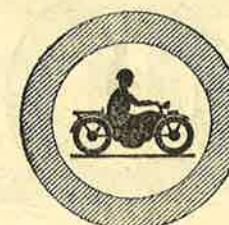
C 3

Accès interdit, dans les deux sens,
à tout conducteurVerboden toegang, in beide richtingen,
voor ieder bestuurder

C 5

Accès interdit aux conducteurs de véhicules à moteur
à plus de deux roues et de motocyclettes avec
side-carVerboden toegang voor bestuurders
van motorvoertuigen met meer dan twee wielen
en van motorfietsen met zijspan

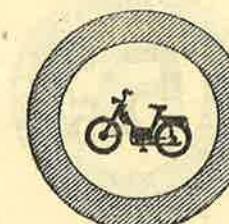
C 7



Accès interdit aux conducteurs de motocyclettes

Verboden toegang voor bestuurders van motorfietsen

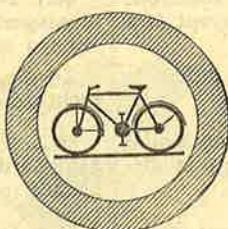
C 9



Accès interdit aux conducteurs de cyclomoteurs

Verboden toegang voor bestuurders van bromfietsen

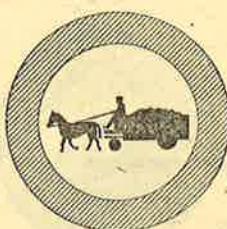
C 11



Accès interdit aux conducteurs de cycles

Verboden toegang voor bestuurders van rijwielen

C 13



Accès interdit aux conducteurs de véhicules attelés

Verboden toegang voor bestuurders van gespannen

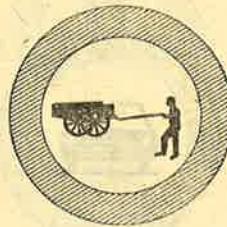
C 15



Accès interdit aux cavaliers

Verboden toegang voor ruiters

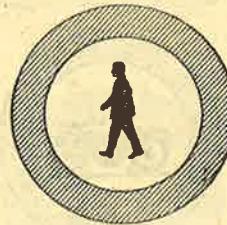
C 17



Accès interdit aux conducteurs de charrettes à bras

Verboden toegang voor bestuurders van handkarren.

C 19



Accès interdit aux piétons

Verboden toegang voor voetgangers

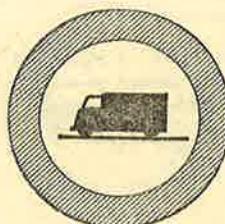
C 21



Accès interdit aux conducteurs de véhicules dont le poids en charge dépasse le poids indiqué

Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen waarvan het gewicht in beladen toestand hoger is dan het aangeduid

C 23



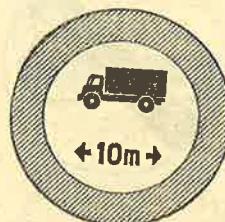
Accès interdit aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses.

Une inscription sur un panneau additionnel limite l'interdiction aux conducteurs de véhicules dont le poids en charge dépasse le poids indiqué.

Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen gebruikt voor het vervoer van zaken.

Een opschrift op een onderbord beperkt het verbod tot de bestuurders van voertuigen waarvan het gewicht in beladen toestand hoger is dan het aangeduide.

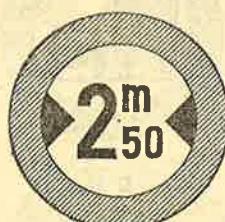
C 25



Accès interdit aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules ayant, chargement compris, une longueur supérieure à celle indiquée.

Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen of treinen waarvan de lengte, lading inbegrepen, groter is dan de aangeduide.

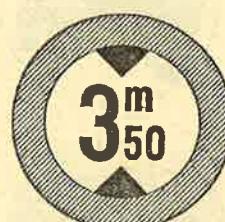
C 27



Accès interdit aux conducteurs de véhicules ayant, chargement compris, une largeur supérieure à celle indiquée.

Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen waarvan de breedte, lading inbegrepen, groter is dan de aangeduide.

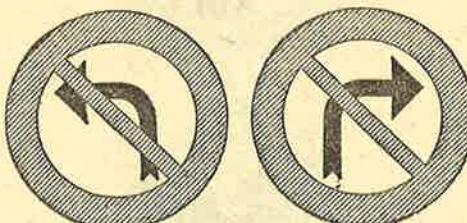
C 29



Accès interdit aux conducteurs de véhicules ayant, chargement compris, une hauteur supérieure à celle indiquée.

Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen waarvan de hoogte, lading inbegrepen groter is dan de aangeduide.

C 31



Au prochain carrefour,
interdiction de tourner dans les sens indiqués
par la flèche

Verbod aan het volgend kruispunt
af te slaan in de richting
door de pijl aangegeven.

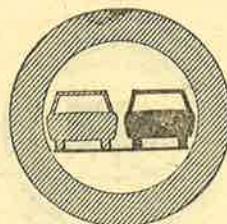
C 33



A partir du signal jusqu'au prochain carrefour,
interdiction de faire demi-tour.

Vanaf het verkeersbord tot het volgend kruispunt,
verbod te keren.

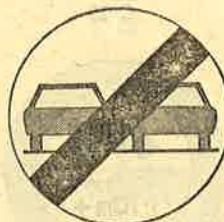
C 35



A partir du signal jusqu'au prochain carrefour, interdiction de dépasser par la gauche un véhicule attelé ou un véhicule à plus de deux roues.

Vanaf het verkeersbord tot het volgend kruispunt, verbod een gespan of een voertuig met meer dan twee wielen, links in te halen.

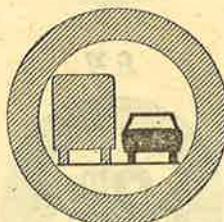
C 37



Fin de l'interdiction prévue par le signal C 35.

Einde van het verbod opgelegd door het verkeersbord C 35.

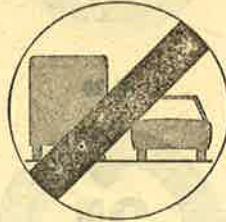
C 39



A partir du signal jusqu'au prochain carrefour, interdiction aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules affectés au transport de choses, dont le poids maximal autorisé dépasse 3 500 kg de dépasser par la gauche un véhicule attelé ou un véhicule à plus de deux roues.

Vanaf het verkeersbord tot het volgend kruispunt, verbod voor bestuurders van voertuigen of sleepen gebruikt voor het vervoer van zaken, waarvan het hoogste toegelaten gewicht meer dan 3 500 kg bedraagt, een gespan of een voertuig met meer dan twee wielen links in te halen.

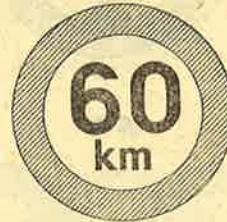
C 41



Fin de l'interdiction prévue par le signal C 39.

Einde van het verbod opgelegd door het verkeersbord C 39.

C 43



A partir du signal jusqu'au prochain carrefour, interdiction de circuler à une vitesse supérieure à celle qui est indiquée.

Vanaf het verkeersbord tot het volgend kruispunt, verbod te rijden met een grotere snelheid dan deze die is aangeduid.

Fin de la limitation de vitesse imposée par le signal C 43.

Einde van de snelheidsbeperking opgelegd door het verkeersbord C 43



Poste de douane.

Interdiction de passer sans s'arrêter.

A la frontière belgo-allemande, l'inscription est complétée par le mot « Zoll ».

L'inscription peut être remplacée par le mot « Taxes ».



Douanepost.

Verbod voorbij te rijden zonder te stoppen
Aan de Belgisch-Duitse grens wordt het opschrift aangevuld met het woord « Zoll ».

Het opschrift mag vervangen worden door het woord « Taxes ».

Art. 69. Signaux d'obligation.

69.1. Les signaux d'obligation sont placés à l'endroit où leur visibilité est la mieux assurée.

69.2. Un signal d'obligation peut être annoncé par un signal identique complété par un panneau additionnel indiquant la distance approximative à laquelle commence l'obligation.

69.3. Les signaux d'obligation sont reproduits ci-après :

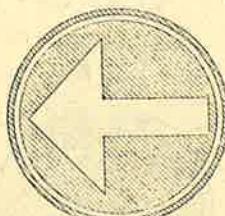
Art. 69. Gebods borden.

69.1. De gebods borden worden aangebracht op de plaats waar zij het best zichtbaar zijn.

69.2. Een gebods bord mag aangekondigd worden door een gelijkaardig verkeersbord aangevuld met een onderbord dat bij benadering de afstand aanduidt waarop het gebod begint.

69.3. De gebods borden worden hierna afgebeeld.

D 1



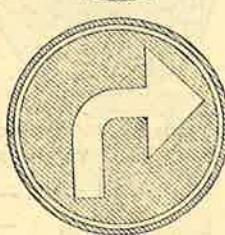
Obligation de suivre la direction indiquée par la flèche.

La disposition des lieux détermine la position de la flèche.

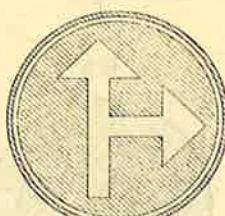
Si le signal présentant une flèche non coudée, est placé sur un obstacle, il signifie obligation de passer du côté indiqué par la flèche.

Verplichting de door de pijl aangeduide richting te volgen.

De plaatsgesteldheid bepaalt de stand van de pijl.
Wanneer het verkeersbord dat een niet-gebogen pijl voorstelt, op een hindernis geplaatst is, de door de pijl aangeduide richting moet voorbijgereden worden.



D 3

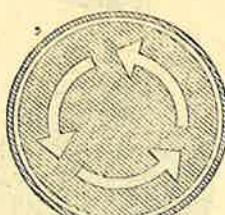


Obligation de suivre une des directions indiquées par les flèches.

La disposition des lieux détermine la position des flèches.

Verplichting één van de door de pijlen aangeduide richtingen te volgen.

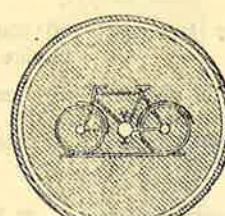
De plaatsgesteldheid bepaalt de stand van de pijlen.



D 5

Sens giratoire obligatoire.

Verplicht rondgaand verkeer.



D 7

Piste cyclable obligatoire.

Verplicht fietspad.

Art. 70. Signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement.

70.1. Les signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement sont reproduits ci-après. Ils ne peuvent être complétés que par le symbole ou l'une des inscriptions prévus pour chaque catégorie de signaux.

70.2.1. Signaux d'interdiction de stationnement et d'arrêt, signaux de stationnement alterné et signaux autorisant et réglementant le stationnement.

Art. 70. Verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren.

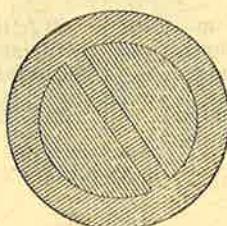
70.1. De verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren worden hierna afgebeeld. Zij mogen alleen worden aangevuld met het symbool of een van de opschriften voorzien voor iedere categorie van verkeersborden.

70.2.1. Verkeersborden voor parkeer- en stilstandverbod, verkeersborden voor beurtelings parkeren en verkeersborden die het parkeren toelaten of regelen.

1° Signaux d'interdiction de stationnement et d'arrêt.

Stationnement interdit

E 1



Parkeerverbod.

Arrêt et stationnement interdits.

Une inscription peut indiquer la période pendant laquelle l'interdiction est applicable.

- Ex. — de 7 à 19 h.
- du lundi au vendredi.
- de 7 à 19 h.
- du lundi au vendredi.

2° Signaux de stationnement alterné.

Stationnement interdit du 1er au 15 du mois.

Een opschrift mag de periode aanduiden tijdens dewelke het verbod geldt.

- Vb. — van 7 tot 19 u.
- van maandag tot vrijdag.
- van 7 tot 19 u.
- van maandag tot vrijdag.

2° Verkeersborden voor beurtelings parkeren.

E 5



Parkeerverbod vanaf de 1e tot de 15e van de maand.

Stationnement interdit du 16 à la fin du mois.

E 7



Parkeerverbod vanaf de 16e tot het einde van de maand.

a) Le chargement de côté doit se faire le dernier jour de chaque période entre 19 h 30 et 20 h.

b) Un panneau additionnel sur lequel est reproduit le disque de stationnement indique que la durée du stationnement est limitée du côté où celui-ci est autorisé, et que l'usage du disque est obligatoire.

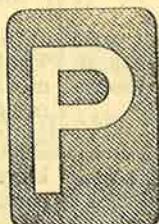
3° Signaux autorisant ou réglementant le stationnement

a) Het veranderen van kant moet gebeuren op de laatste dag van elke periode tussen 19 u 30 en 20 u.

b) Een onderbord waarbij de parkeerschijf is afgebeeld, duidt aan dat de parkeertijd beperkt is langs de kant waar het parkeren toegelaten is, en dat de schijf moet gebruikt worden.

3° Verkeersborden die het parkeren toelaten of regelen.

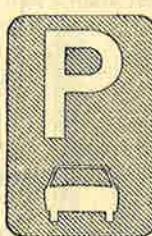
E 9a



Stationnement autorisé.

Parkeren toegelaten.

Stationnement réservé aux voitures.



Parkeren uitsluitend voor personenauto's.

Stationnement réservé aux camions.



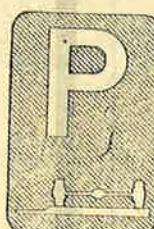
Parkeren uitsluitend voor vrachtauto's.

Stationnement réservé aux autocars.



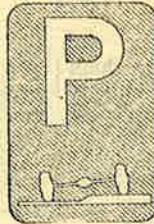
Parkeren uitsluitend voor autocars.

Stationnement obligatoire sur l'accotement ou sur le trottoir.



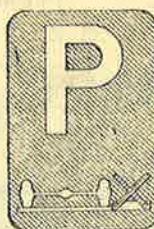
Verplicht parkeren op de berm of op het trottoir.

Stationnement obligatoire en partie sur l'accotement ou le trottoir.



Verplicht parkeren deels op de berm of op het trottoir.

Stationnement obligatoire sur la chaussée.



Verplicht parkeren op de rijbaan.

a) Une inscription peut indiquer :

— la durée maximale pendant laquelle le stationnement est autorisé.

ex. — 30 min.
— de 9 à 12 h.

— une restriction du stationnement.

ex. — sauf lundi de 7 à 19 h.

— la catégorie de véhicules à laquelle le stationnement est réservé.

ex. — TAXIS.
— 5 t. max.

a) Een opschrift kan aanduiden :

— de maximumduur van het toegelaten parkeren.

vb. — 30 min.

— van 9 tot 12 u.

— een parkeerbeperking.

vb. — uitgezonderd maandag van 7 tot 19 u.

— de categorie van voertuigen voor dewelke het parkeren voorbehouden is :

vb. — TAXIS.
— 5 t. max.

b) Un panneau additionnel sur lequel est reproduit la disque de stationnement indique que la durée du stationnement est limitée et que l'usage du disque est obligatoire.

70.2.2. Effet des signaux E1, E3, E5, E7 et E9a à E9g.

1° Les signaux E1, E3, E5, E7 et E9a à E9g ont effet du côté de la voie publique où ils sont placés et à partir du signal jusqu'au prochain carrefour.

Les signaux E1 et E3 ont effet sur la chaussée et sur l'accotement.

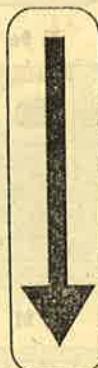
Les signaux E5 et E7 ont effet sur la chaussée.

Les signaux E1, E3, E5, E7 et E9a à E9g sont complétés par les panneaux ci-après :

a) début de la réglementation



b) fin de la réglementation.



a) begin van de reglementering

b) einde van de reglementering

Lorsque l'interdiction ou l'autorisation cesse avant le prochain carrefour, l'endroit où la réglementation prend fin est indiqué par un signal identique à celui indiquant le début et qui est complété par le panneau ci-dessus.

La fin de la réglementation n'est cependant pas signalée :

- dans le cas prévu au c) ci-après;
- lorsqu'elle coïncide avec le début d'une autre réglementation de l'arrêt ou du stationnement.

Wanneer het verbod of de toelating ophoudt vóór het volgend kruispunt, wordt de plaats waar de reglementering eindigt, aangegeven door een verkeersbord gelijkaardig aan het verkeersbord dat het begin aanwijst, aangevuld met bovenaangeduid bord.

Het einde van de reglementering wordt evenwel niet aangeduid :

- in het geval voorzien onder c) hierna;
- wanneer het samenvalt met het begin van een andere reglementering van het stilstaan of het parkeren.

c) réglementation sur une courte distance



c) reglementering over een korte afstand

Le panneau ci-dessus complète le signal indiquant le début de la réglementation et mentionne la distance sur laquelle l'interdiction ou l'autorisation est applicable.

Boven aangeduid bord vult het verkeersbord aan dat het begin van de reglementering aanwijst en vermeldt de afstand waarover het verbod of de toelating geldt.



d) réglementation sur une longue distance

d) reglementering over een lange afstand

Le panneau ci-dessus complète un signal identique à celui indiquant le début de la réglementation et placé à titre de rappel.

Bovenangewezen bord vult een verkeersbord aan, gelijkaardig aan het verkeersbord dat het begin van de reglementering aangeeft en dat bij wijze van herhaling geplaatst wordt.

2° Par dérogation aux dispositions du 1° les signaux E9a à E9d, indiquant un parking, n'ont effet que dans celui-ci.

2° In afwijking van de bepalingen onder 1° gelden de verkeersborden E9a tot E9d, die een parking aanduiden, alleen op deze parking.

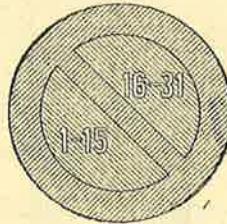
Ils sont apposés aux endroits les plus appropriés et ne sont pas complétés par des panneaux blancs à flèche noire.

Zij worden op de meest geschikte plaatsen aangebracht en worden niet aangevuld met witte borden met zwarte pijl.

70.3. Signal de stationnement alterné dans une agglomération.

70.3. Verkeersbord voor beurtelings parkeren in een bebouwde kom.

E 11



Stationnement semi-mensuel dans toute l'agglomération

Halfmaandelijks parkeren in gans de bebouwde kom

a) Ce signal est placé au-dessus du signal F1.

a) Dit verkeersbord wordt boven het verkeersbord F1 geplaatst.

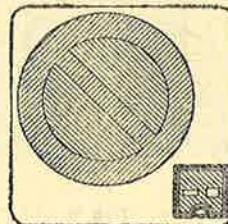
b) Le changement de côté doit se faire le dernier jour de chaque période entre 19 h 30 et 20 h.

b) Het veranderen van kant moet gebeuren op de laatste dag van elke periode tussen 19 u 30 en 20 u.

70.4. Signaux délimitant une zone de stationnement à durée limitée.

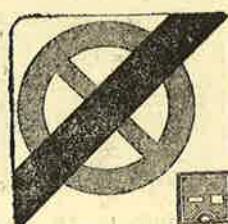
70.4. Verkeersborden die een zone met beperkte parkeertijd afbakenen.

E 13



Début d'une zone de stationnement à durée limitée (zone bleue)

Begin van een zone met beperkte parkeertijd (blauwe zone)



Fin d'une zone de stationnement à durée limitée

Einde van een zone met beperkte parkeertijd

a) le signal E13 est placé à droite à chaque accès d'une zone de stationnement à durée limitée.

a) het verkeersbord E13 wordt rechts geplaatst aan elke toegang tot een zone met beperkte parkeertijd.

Il peut être répété à gauche.

Het mag links herhaald worden.

b) le signal E15 est placé à chaque sortie d'une zone de stationnement à durée limitée; ce signal peut être apposé au verso du signal E13.

b) het verkeersbord E15 wordt aan elke uitgang van een zone met beperkte parkeertijd geplaatst; dit verkeersbord mag aan de achterzijde van het verkeersbord E13 bevestigd worden.

c) le signal E13 a effet dans toute la zone comprise entre l'endroit où il est placé et le signal E15.

c) het verkeersbord E13 geldt in gans de zone begrepen tussen de plaats waar het is aangebracht en het verkeersbord E15.

Art. 71. Signaux d'indication.

71.1. Les signaux d'indication sont placés aux endroits appropriés eu égard à la nature de l'indication qu'ils fournissent.

71.2. Les principaux signaux sont reproduits ci-après. D'autres signaux d'indication, de forme rectangulaire et portant une inscription ou un symbole en blanc sur fond bleu, peuvent être utilisés dans des cas particuliers.

Art. 71. Aanwijzingsborden.

71.1. De aanwijzingsborden worden aangebracht op de plaatsen die, gelet op de aard van de verstrekte aanduiding, geschikt zijn.

71.2. De voornaamste aanwijzingsborden worden hierna afgebeeld. Andere rechthoekige aanwijzingsborden met een wit opschrift of symbool op blauwe achtergrond mogen in bijzondere gevallen gebruikt worden.

F 1



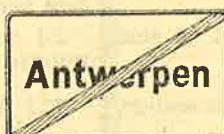
Commencement d'une agglomération

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

Begin van een bebouwde kom

Dit verkeersbord wordt rechts geplaatst op elke toegangsweg tot een bebouwde kom; het mag links herhaald worden

F 3



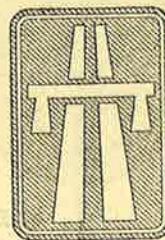
Fin d'une agglomération

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

Einde van een bebouwde kom

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

F 5



Commencement d'une autoroute
ou accès à une autoroute

Les règles spéciales de circulation sur les autoroutes s'appliquent à partir de l'endroit où le signal est placé

Ce signal est placé à droite et peut être répété à gauche

Ce signal peut être reproduit sur les signaux F25, F27, F29, F31, F39 et F 41 pour indiquer que l'itinéraire signalé emprunte une autoroute

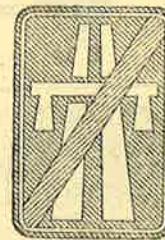
Begin of oprit van een autosnelweg

De bijzondere verkeersregelen op de autosnelwegen gelden vanaf de plaats waar het verkeersbord aangebracht is

Dit verkeersbord wordt rechts geplaatst en mag links herhaald worden

Dit verkeersbord mag afgebeeld worden op de verkeersborden F25, F27, F29, F31, F39 en F41 om aan te duiden dat de gesigneerde reisweg over een autosnelweg gaat

F 7



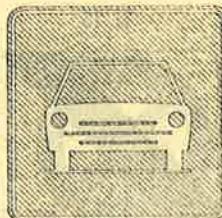
Fin d'autoroute

Ce signal est placé à droite et peut être répété à gauche

Ende van een autosnelweg

Dit verkeersbord wordt rechts geplaatst en mag links herhaald worden

Route pour automobiles



Autoweg

Les règles spéciales de circulation sur les routes pour automobiles s'appliquent à partir de l'endroit où le signal est placé jusqu'au prochain carrefour.

Ce signal est placé à droite et peut être répété à gauche.

Ce signal peut être reproduit sur les signaux F25, F27, F29, F31, F39 en F41 pour indiquer que l'itinéraire signalé emprunte une route pour automobiles.

De bijzondere verkeersregelen op de autowegen gelden vanaf de plaats waar het verkeersbord is aangebracht tot het volgend kruispunt.

Dit verkeersbord wordt rechts geplaatst en mag links herhaald worden.

Dit verkeersbord mag afgebeeld worden op de verkeersborden F 25, F 27, F 29, F 31, F 39 en F 41 om aan te duiden dat de gesigneerde reisweg over een autoweg gaat.

F 11



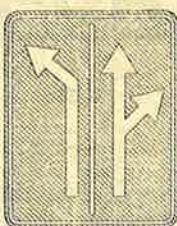
Fin de route pour automobiles

Ce signal est placé à droite et peut être répété à gauche

Einde van een autoweg

Dit verkeersbord wordt rechts geplaatst
en mag links herhaald worden

F 13



Signal annonçant des flèches sur la chaussée et prescrivant le choix d'une bande de circulation

Ce signal peut indiquer les différentes directions

La ligne séparant les bandes de circulation peut éventuellement être une ligne discontinue

Verkeersbord dat pijlen op de rijbaan aankondigt en de keuze van een rijstrook voorschrijft

Dit verkeersbord kan de verschillende richtingen aanduiden

De streep tussen de rijstroken kan eventueel een onderbroken streep zijn

F 15



Signal prescrivant le choix d'une direction.

Verkeersbord dat de keuze van een richting voorschrijft.

— les flèches avec pointes vers le bas indiquent les directions continuant en ligne droite;

les flèches obliques avec pointe dirigée vers le haut indiquent les directions sortantes;

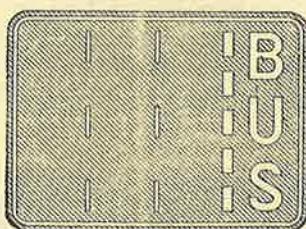
le nombre de flèches correspond au nombre de bandes de circulation.

— neerwaarts gerichte pijlen hebben betrekking op doorgaande richtingen;

— schuin opwaarts gerichte pijlen hebben betrekking op afslpende richtingen;

— het aantal pijlen vertegenwoordigt het aantal rijstroken.

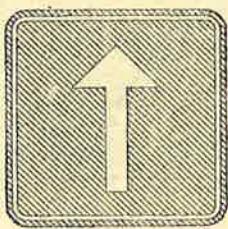
F 17



Indication des bandes de circulation d'une chaussée parmi lesquelles une est réservée aux autobus

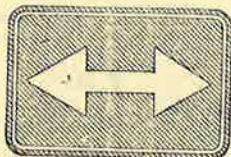
Aanduiding van de rijstroken van een rijbaan met een strook voorbehouden voor autobussen

Voie publique à sens unique



Openbare weg met eenrichtingsverkeer

F 21



Passage autorisé à droite ou à gauche

Rechts of links voorbijrijden toegelaten

F 23a



Numéro d'une route ordinaire

Nummer van een gewone weg

F 23b



Numéro d'une autoroute

Nummer van een autosnelweg

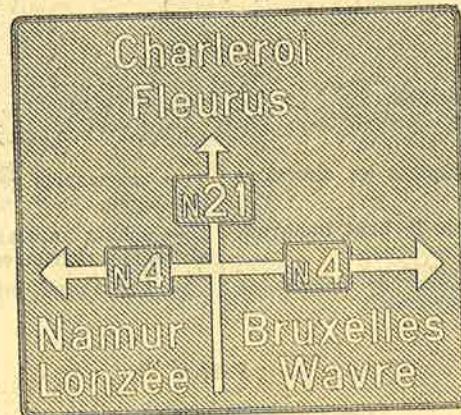
F 23c



Numéro d'une route internationale

Nummer van een internationale weg

F 25



Signal de préavis

Voorwegwijzer

F 27



Signal de préavis

Voorwegwijzer

Signal de direction

La distance en km peut être indiquée sur le signal.

Wegwijzer

De afstand in km kan op de wegwijzer aangeduid zijn.

F 29



Signal de direction
Itinéraire par autoroute.
La distance en km peut être indiquée sur le signal.

Wegwijzer

Reisweg over een autosnelweg
De afstand in km kan op de wegwijzer aangeduid zijn.

F 33

Signal de direction

Endroit de nature ou d'intérêt particulier

La distance en km peut être indiquée sur le signal



Signal de direction

Aérodrome

La distance en km peut être indiquée sur le signal

Signal de direction
Site, monument, cours d'eau
La distance en km peut être indiquée sur le signal.

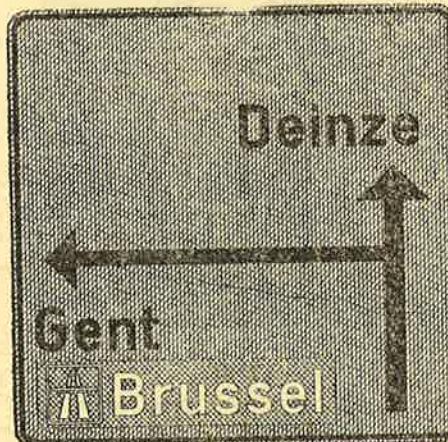
F 35



F 37



F 39

Wegwijzer
Plaats van bijzondere aard of belang

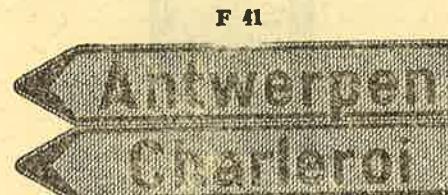
De afstand in km kan op de wegwijzer aangeduid zijn.

Wegwijzer
Luchthaven

De afstand in km kan op de wegwijzer aangeduid zijn.

Wegwijzer
Natuurmonument, monument, waterloop
De afstand in km kan op de wegwijzer aangeduid zijn.

Voorwegwijzer die een omlegging aankondigt.

Wegwijzer
Omleggingsweg

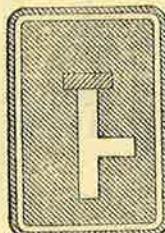
F 43



Plaatsnaambord

Signal de localité

F 45



Doodlopende weg

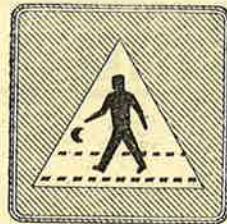
Vote sans issue



Einde van de werken

Fin des travaux

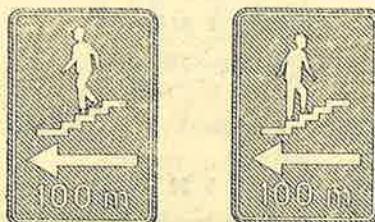
F 49



Passage pour piétons

Oversteekplaats voor voetgangers

F 51

Passage souterrain ou supérieur
pour piétonsOndergrondse of bovengrondse
oversteekplaats voor voetgangers

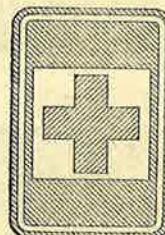
F 53



Etablissement sanitaire

Verplegingsinrichting

F 55



Poste de secours

Hulppost

Site, monument, cours d'eau

Natuurmonument, monument, waterloop



F 59



Annonce d'un parking

Aankondiging van een parking

F 61



Téléphone

Telefoon

F 63



Poste d'essence

Benzinepost

F 65



Hôtel ou motel

Hotel of motel

F 67



Restaurant

Restaurant

F 69



Débit de boissons

Drankgelegenheid

F 71



Terrain de camping

Kampeerterrein

F 73



Terrain de caravaning

Caravanterrein

F 75



Auberge de jeunesse

Jeugdherberg

F 77



Exemple de signal de direction annonçant les installations figurées sur les signaux F 71, F 73 et F 75

Voorbeeld van een wegwijzer die de installaties aankondigt die voorkomen op de verkeersborden F 71, F 73 en F 75.

Signaux utilisés pour donner des indications provisoires à l'occasion de travaux.

Le nombre des flèches doit correspondre au nombre réel de bandes de circulation.

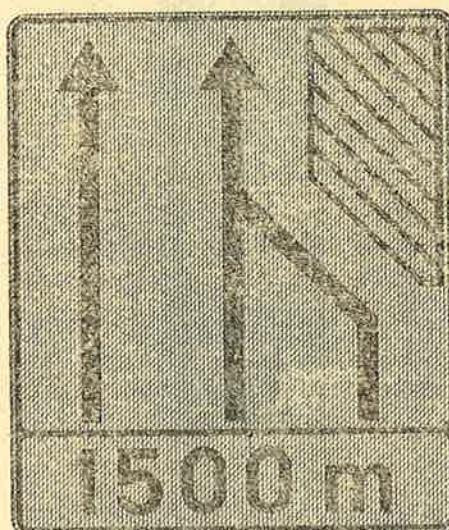
Le symbole doit correspondre à la disposition des lieux.

Verkeersborden die gebruikt worden om voorlopige aanwijzingen te geven bij werken.

Het aantal pijlen moet overeenstemmen met het werkelijk aantal rijstroken.

Het symbool moet overeenstemmen met de plaatsgesteldheid.

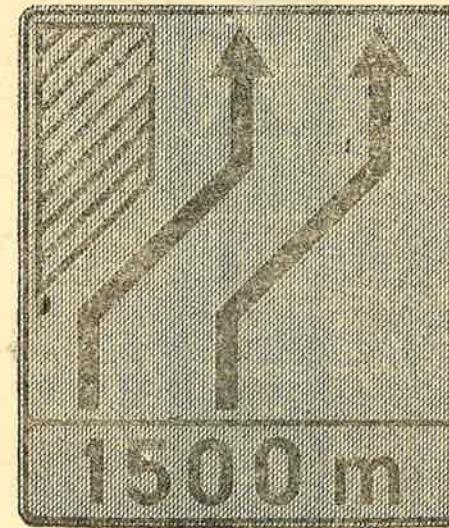
F 79



Signal de préavis annonçant la réduction du nombre de bandes de circulation.

Voorwegwijzer die de vermindering van het aantal rijstroken aankondigt.

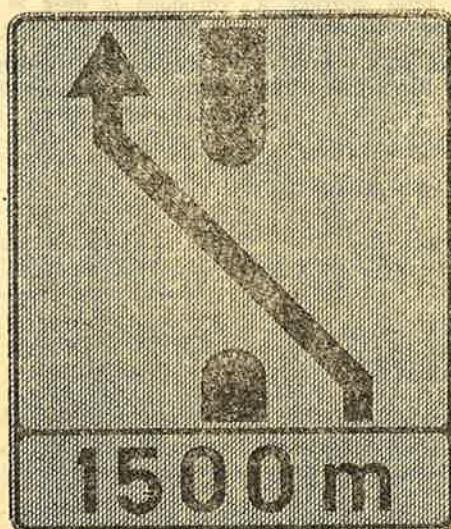
F 81



Signal de préavis annonçant un évitement

Voorwegwijzer die een uitwijkking aankondigt.

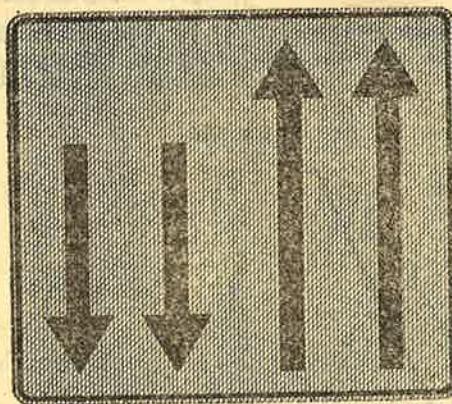
F 83



Signal de préavis annonçant une traversée de la berme centrale.

Voorwegwijzer die een doorsteek van de middenberm aankondigt.

F 85



Circulation admise dans les deux sens sur une section de chaussée à sens unique

Verkeer toegelaten in beide richtingen op een deel van de rijbaan met eenrichtingsverkeer

CHAPITRE III. — Marques routières

Art. 72. Marques longitudinales indiquant les bandes de circulation.

72.1. Ces marques routières sont de couleur blanche et peuvent consister en :

- 1° une ligne continue;
- 2° une ligne discontinue;
- 3° une ligne continue et une ligne discontinue juxtaposées.

72.2. Une ligne continue signifie qu'il est interdit à tout conducteur de la franchir.

En outre, il est interdit de circuler à gauche d'une ligne continue, lorsque celle-ci sépare les deux sens de circulation.

HOOFDSTUK III. — Wegmarkeringen

Art. 72. Overlangse markeringen die de rijstroken aanduiden.

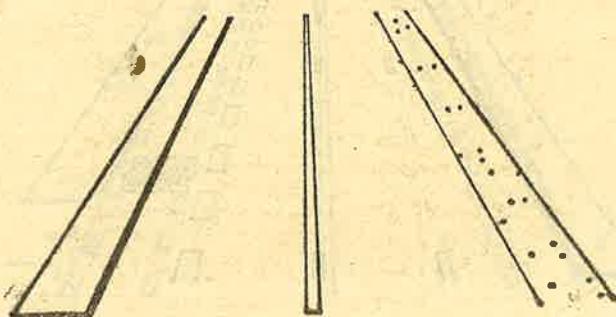
72.1. Deze wegmarkeringen zijn wit en kunnen bestaan uit :

- 1° een doorlopende streep;
- 2° een onderbroken streep;
- 3° een naast elkaar getrokken doorlopende en onderbroken streep.

72.2. Een doorlopende streep betekent dat het iedere bestuurder verboden is deze te overschrijden.

Bovendien is het verboden links van een doorlopende streep te rijden wanneer deze de twee rijrichtingen scheidt.

Ex. Vb



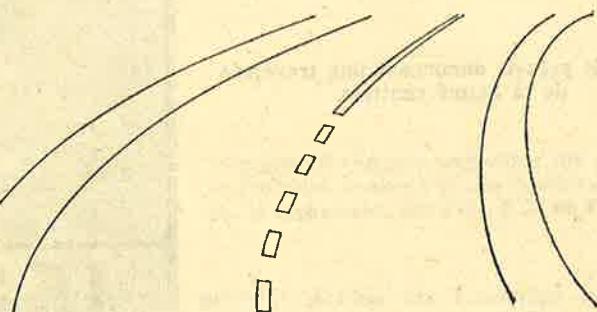
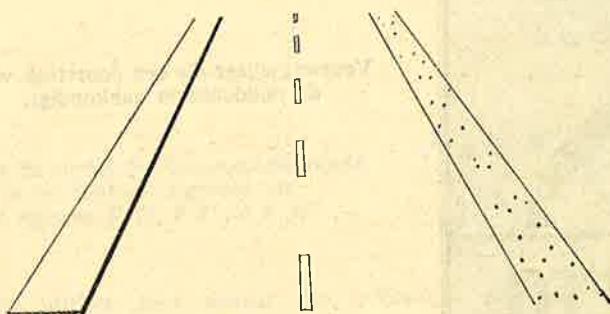
72.3. Une ligne discontinue signifie qu'il est interdit à tout conducteur de la franchir, sauf pour dépasser, pour tourner à gauche, pour effectuer un demi-tour ou pour changer de bande.

Lorsque les traits de la ligne discontinue sont plus courts et plus rapprochés les uns des autres, ils annoncent l'approche d'une ligne continue.

72.3. Een onderbroken streep betekent dat het iedere bestuurder verboden is deze te overschrijden, behalve om in te halen, om links af te slaan, om te keren of om van rijstrook te veranderen.

Wanneer de trekken van de onderbroken streep korter zijn en dichter bij elkaar getrokken, kondigen zij het naderen van een doorlopende streep aan.

Ex. Vb



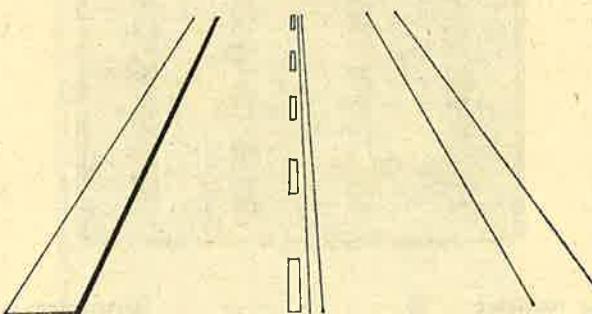
72.4. Lorsqu'une ligne continue et une ligne discontinue sont juxtaposées, le conducteur ne doit tenir compte que de la ligne qui se trouve de son côté.

Les conducteurs qui ont franchi ces lignes pour effectuer un dépassement peuvent cependant les franchir à nouveau pour reprendre leur place normale sur la chaussée.

72.4. Wanneer een doorlopende en een onderbroken streep naast elkaar getrokken zijn, moet de bestuurder alleen rekening houden met de streep die zich aan zijn kant bevindt.

De bestuurders die deze strepen overschreden hebben om in te halen mogen ze evenwel opnieuw overschrijden om hun normale plaats op de rijbaan te hernemen.

Ex. Vb



72.5. Sur une chaussée pourvue du signal F 17, la bande de circulation délimitée par de larges traits discontinus et dans laquelle le mot « BUS » est inscrit, est réservée aux véhicules des services publics réguliers de transport en commun et aux véhicules affectés au ramassage scolaire.

Le mot « BUS » et le signal F 17 sont répétés après chaque carrefour.

Les véhicules prioritaires peuvent circuler dans cette bande de circulation lorsque l'urgence de leur mission le justifie.

Les taxis peuvent également emprunter cette bande.

Les autres véhicules ne peuvent y circuler que pour changer de direction.

72.5. Op een rijbaan met het verkeersbord F 17, is de rijstrook die afgebakend is met brede onderbroken strepen en waarin het woord « BUS » is aangebracht, voorbehouden aan voertuigen van geregelde openbare diensten voor gemeenschappelijk vervoer en aan voertuigen bestemd voor het ophalen van leerlingen.

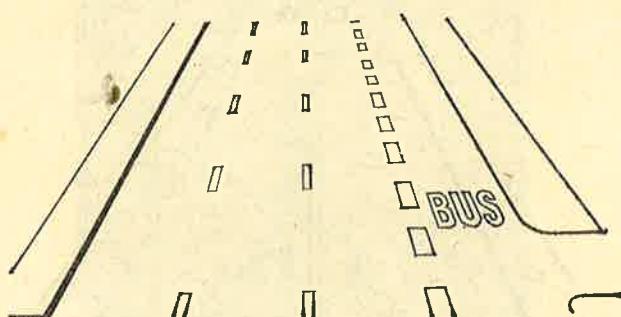
Het woord « BUS » en het verkeersbord F 17 worden herhaald na ieder kruispunt.

De prioritaire voertuigen mogen in deze rijstrook rijden wanneer hun dringende opdracht het rechtvaardigt.

Taxi's mogen eveneens deze strook volgen.

De andere voertuigen mogen hierin slechts rijden om van richting te veranderen.

Ex. Vb



Art. 73. Marques longitudinales provisoires indiquant les bandes de circulation.

73.1. Des marques provisoires pour canaliser la circulation à l'occasion de travaux sont constituées par des clous de couleur orange. Ces marques peuvent consister en :

- 1° une ligne continue;
- 2° une ligne discontinue.

73.2. Une ligne continue est constituée par des clous de couleur orange placés à des distances courtes et régulières les uns des autres.

Cette ligne a la même signification que la ligne continue de couleur blanche visée à l'article 72.2.

73.3. Une ligne discontinue est constituée par des clous de couleur orange placés en groupe. Dans chaque groupe, les clous sont placés à des distances courtes et régulières les uns des autres.

Une distance sensiblement plus grande sépare les groupes successifs. Cette ligne a la même signification que la ligne discontinue de couleur blanche visée à l'article 72.3.

73.4. Les marques provisoires rendent sans effet les autres marques longitudinales de couleur blanche tracées au même endroit.

Art. 73. Overlangse voorlopige markeringen die de rijstroken aanduiden.

73.1. Voorlopige markeringen om bij werken het verkeer te kanaliseren zijn gevormd door oranje spijkers. Deze markeringen kunnen bestaan uit :

- 1° een doorlopende streep;
- 2° een onderbroken streep.

73.2. Een doorlopende streep is gevormd door oranje spijkers op korte en regelmatige afstanden van elkaar geplaatst.

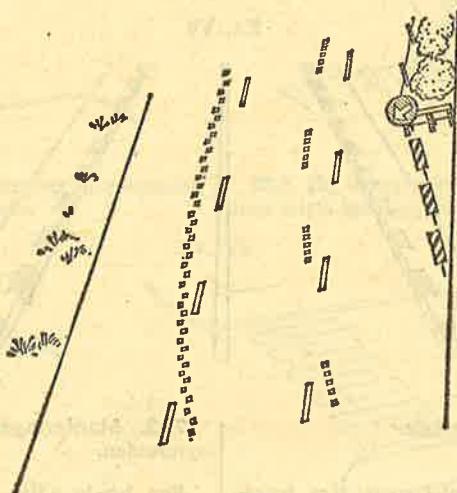
Deze streep heeft dezelfde betekenis als de witte doorlopende streep bedoeld in artikel 72.2.

73.3. Een onderbroken streep is gevormd door oranje spijkers, in groepen geplaatst. In elke groep zijn de spijkers op korte en regelmatige afstanden van elkaar geplaatst.

Een merkelijk grotere afstand scheidt de opeenvolgende groepen. Deze streep heeft dezelfde betekenis als de witte onderbroken streep bedoeld in artikel 72.3.

73.4. De voorlopige markeringen maken de andere witte overlangse markeringen die op dezelfde plaats zijn aangebracht waardeloos.

Ex. Vb



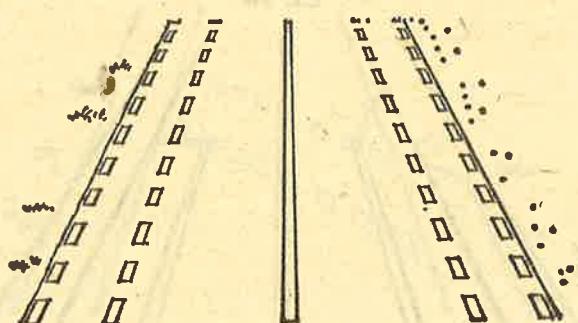
Art. 74. Marques longitudinales indiquant une piste cyclable.

La partie de la voie publique délimitée par deux lignes discontinues parallèles de couleur blanche et n'ayant pas une largeur suffisante pour permettre la circulation des véhicules automobiles, constitue une piste cyclable.

Art. 74. Overlangse markeringen die een fietspad aanduiden.

Het deel van de openbare weg dat afgebakend is door twee evenwijdige witte onderbroken strepen en dat niet breed genoeg is voor het autoverkeer, is een fietspad.

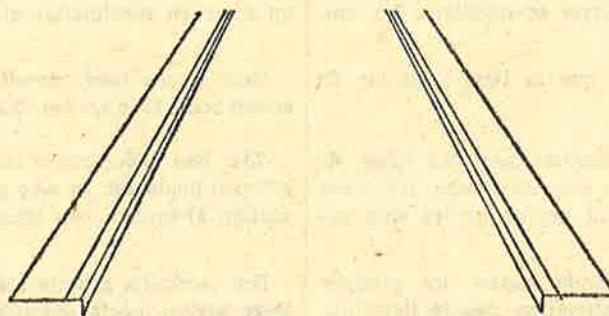
Ex. Vb



Art. 75. Marques longitudinales indiquant le bord de la chaussée.

75.1. Marques indiquant le bord réel de la chaussée.

1° Une ligne continue de couleur blanche peut être tracée sur le bord réel de la chaussée, la bordure d'un trottoir ou d'un accotement en saillie pour les rendre plus apparentes.



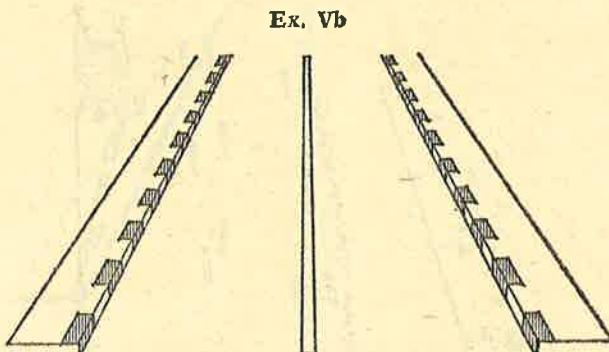
2° Une ligne discontinu de couleur jaune peut être tracée sur le bord réel de la chaussée, la bordure du trottoir ou d'un accotement en saillie.

Le stationnement est interdit sur la chaussée le long de cette ligne de couleur jaune.

Art. 75. Overlangse markeringen die de rand van de rijbaan aanduiden.

75.1. Markerungen die de werkelijke rand van de rijbaan aanduiden.

1° Een witte doorlopende streep mag op de werkelijke rand van de rijbaan, op een trottoirband of op de boordsteen van een verhoogde berm aangebracht worden om deze beter zichtbaar te maken.



75.2. Marques indiquant le bord fictif de la chaussée.

Une large ligne continue de couleur blanche peut être tracée sur la chaussée pour marquer le bord fictif de celle-ci.

La partie de la voie publique située au-delà de cette ligne est réservée à l'arrêt et au stationnement, sauf sur les autoroutes et les routes pour automobiles.

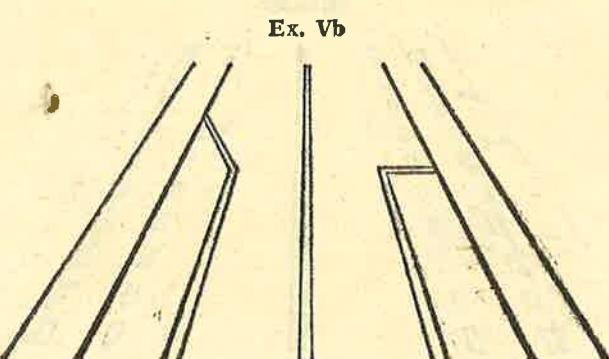
Le début et la fin de cette zone de stationnement peuvent être indiqués par une ligne transversale continue de couleur blanche.

75.2. Markeringen die de denkbeeldige rand van de rijbaan aanduiden.

Een brede witte doorlopende streep mag op de rijbaan aangebracht worden om de denkbeeldige rand van die rijbaan aan te duiden.

Het aan de andere kant van deze streep gelegen deel van de openbare weg is voorbehouden voor het stilstaan en parkeren, behalve op autosnelwegen en autowegen.

Het begin en het einde van deze parkeerzone mogen aangeduid worden door een witte doorlopende dwarsstreep.

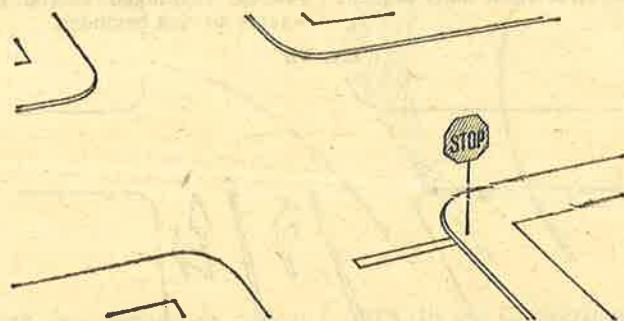


Art. 76. Marques transversales.

76.1. Une ligne d'arrêt constituée par une ligne blanche continue, tracée perpendiculairement au bord de la chaussée, indique l'endroit où les conducteurs doivent marquer l'arrêt imposé par un signal B 5 ou un signal lumineux de circulation.

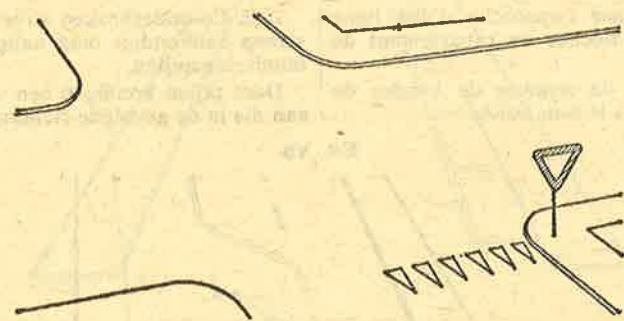
Art. 76. Dwarsmarkeringen.

76.1. Een stopstreep gevormd door een witte doorlopende streep, haaks op de rand van de rijbaan aangebracht duidt de plaats aan waar de bestuurders moeten stoppen ingevolge een verkeersbord B 5 of een verkeerslicht.

Ex. Vb

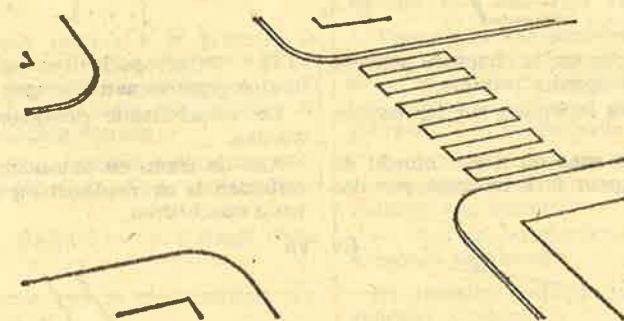
76.2. Une ligne transversale constituée par des triangles blancs, indique l'endroit où les conducteurs doivent, s'il y a lieu, s'arrêter pour céder le passage en vertu d'un signal B 1.

76.2. Een dwarsstreep gevormd door witte driehoeken, duidt de plaats aan waar de bestuurders, zo nodig, moeten stoppen om voorrang te verlenen ingevolge een verkeersbord B 1.

Ex. Vb

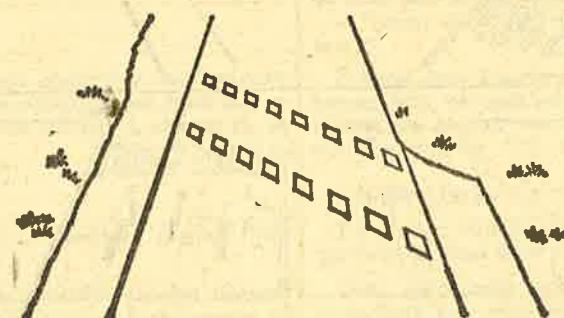
76.3. Les passages pour piétons sont délimités par des bandes de couleur blanche, parallèles à l'axe de la chaussée.

76.3. De oversteekplaatsen voor voetgangers worden afgebakend door witte banden, evenwijdig met de as van de rijbaan.

Ex. Vb

76.4. Les passages que les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues doivent utiliser pour traverser la chaussée, sont délimités par deux lignes discontinues constituées par des carrés ou des parallélogrammes de couleur blanche.

76.4. De oversteekplaatsen die de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen moeten volgen om de rijbaan over te steken, worden afgebakend door twee onderbroken strepen gevormd door witte vierkanten of parallelogrammen.

Ex. Vb

Art. 77. Autres marques.

77.1. Des flèches de sélection de couleur blanche peuvent être tracées à l'approche d'un carrefour. Ces flèches marquent la bande de circulation que les conducteurs doivent suivre pour s'engager dans la direction indiquée par les flèches.

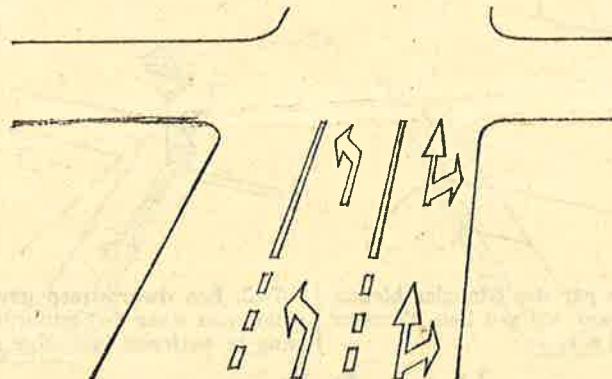
En outre, au carrefour, les conducteurs doivent suivre la ou une des directions indiquées sur la bande de circulation dans laquelle ils se trouvent.

Art. 77. Andere markeringen

77.1. Witte voorsoorteringspijlen mogen bij het naderen van een kruispunt aangebracht worden. Deze pijlen duiden de rijstrook aan die de bestuurders moeten volgen om in de door de pijlen aangewezen richting te rijden.

Op het kruispunt moeten de bestuurders bovendien de of een van de richtingen volgen die aangewezen zijn op de rijstrook waarin zij zich bevinden.

Ex. Vb



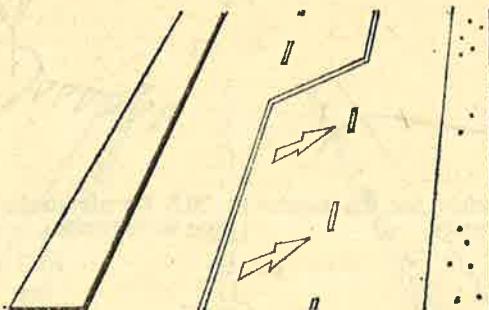
77.2. La ligne discontinue qui annonce l'approche d'une ligne continue peut être complétée par des flèches de rabattement de couleur blanche.

Ces flèches annoncent la réduction du nombre de bandes de circulation qui peuvent être utilisées dans le sens suivi.

77.2. De onderbroken streep die het naderen van een doorlopende streep aankondigt mag aangevuld worden met witte rijstrookverminderingsspijlen.

Deze pijlen kondigen een vermindering van het aantal rijstroken aan die in de gevolgde richting mogen gebruikt worden.

Ex. Vb



77.3. Des inscriptions de couleur blanche sur la chaussée peuvent répéter les indications données par des signaux routiers.

Les différentes directions peuvent être indiquées sur les bandes de circulation.

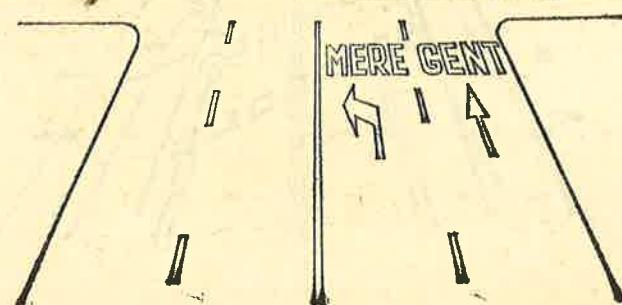
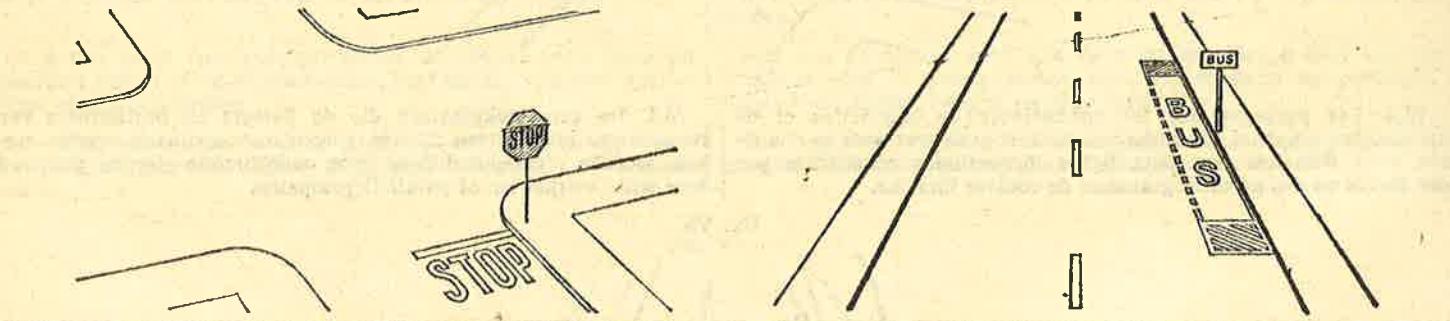
Aux arrêts d'autobus ou de trams, la zone où il est interdit de stationner en vertu de l'article 25.1.2° peut être indiquée par des inscriptions de couleur blanche.

77.3. Witte opschriften op de rijbaan mogen de door verkeersborden gegeven aanwijzingen herhalen.

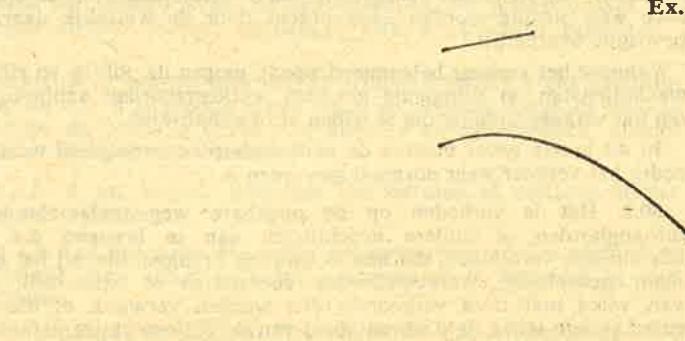
De verschillende richtingen mogen op de rijstroken aangeduid worden.

Aan de tram- en autobushaltes mag de zone waar het parkeren verboden is overeenkomstig artikel 25.1.2° aangeduid worden door witte opschriften.

Ex. Vb



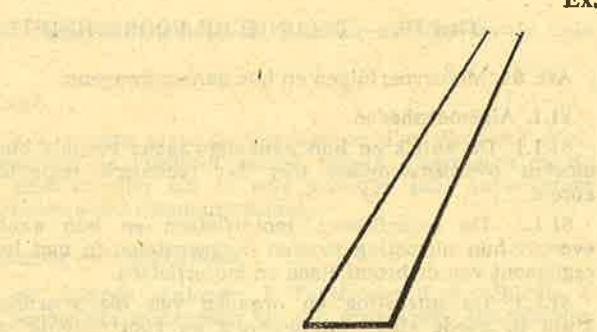
77.4. Des flots directionnels peuvent être marqués sur le sol par des lignes parallèles obliques de couleur blanche.



Ex. Vb

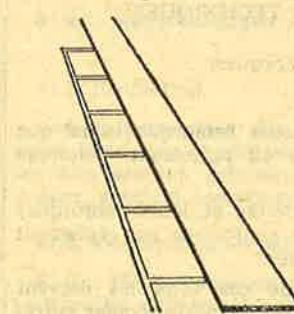
77.4. Verkeersgeleiders mogen op de grond aangebracht worden door witte evenwijdige schuine strepen.

77.5. Dans une zone de stationnement, des marques de couleur blanche peuvent délimiter les emplacements que doivent occuper les véhicules.



Ex. Vb

77.5. In een parkeerzone mogen witte markeringen de plaatsen afbakenen waar de voertuigen moeten staan.



CHAPITRE IV. — Dispositions diverses

Art. 78. Signalisation des chantiers et des obstacles.

78.1.1. La signalisation des chantiers établis sur la voie publique incombe à celui qui exécute les travaux.

S'il doit être fait usage de signaux relatifs à la priorité, de signaux d'interdiction, de signaux d'obligation, de signaux relatifs à l'arrêt et au stationnement ou de marques longitudinales provisoires indiquant les bandes de circulation, cette signalisation ne peut être placée que moyennant autorisation donnée :

— par le Ministre qui a la gestion des autoroutes dans ses attributions, ou par son délégué, lorsqu'il s'agit d'une autoroute;

— par le bourgmestre ou par son délégué lorsqu'il s'agit d'une autre voie publique.

L'autorisation détermine dans chaque cas la signalisation routière qui sera utilisée.

78.1.2. La signalisation routière doit être enlevée par celui qui exécute les travaux dès que ceux-ci sont terminés.

78.2. La signalisation des obstacles incombe :

— soit à l'autorité qui a la gestion de la voie publique si l'il s'agit d'un obstacle qui n'est pas dû au fait d'un tiers;

— soit à celui qui a créé l'obstacle.

En cas de carence de ce dernier, cette obligation est assumée par l'autorité qui a la gestion de la voie publique; les frais qui en résultent peuvent être récupérés par cette autorité à charge de la personne défaillante.

Art. 79. Balisage de la voie publique.

Les bords de la voie publique ou de la chaussée peuvent être signalés par des dispositifs réfléchissants.

Ces dispositifs doivent être placés de manière que les usagers ne voient à leur droite que ceux de couleur rouge ou orange et à leur gauche que ceux de couleur blanche.

HOOFDSTUK IV. — Allerhande bepalingen

Art. 78. Signaleren van werken en verkeersbelemmeringen.

78.1.1. Het signaleren van de op de openbare weg aangebrachte werken valt ten laste van diegene die de werken uitvoert.

Wanneer verkeersborden betreffende de voorrang, verbodsborden, gebods borden, verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren of voorlopige markeringen die de rijstroken aanduiden moeten worden aangewend, mag deze signalisatie slechts worden aangebracht op voorwaarde dat daartoe toetaling is gegeven :

— door de Minister tot wiens bevoegheid het beheer van de autosnelwegen behoort of door zijn gemachtigde, zo het een autosnelweg betreft;

— door de burgemeester of zijn gemachtigde zo het een andere openbare weg betreft.

De toetaling bepaalt in elk geval de verkeerstekens die zullen gebruikt worden.

78.1.2. De verkeerstekens moeten weggenomen worden door diegene die de werken uitvoert zodra deze beëindigd zijn.

78.2. De verkeersbelemmeringen moeten worden gesignalerd :

— hetzij door de overheid die het beheer van de openbare weg heeft, waanneer het een belemmering betreft die niet te wijten is aan de daad van een derde;

— hetzij door hem die de belemmering in het leven geroepen heeft.

Ingeval deze laatste in gebreke blijft, neemt de overheid die het beheer van de openbare weg heeft, deze verplichting op zich; de kosten die hieruit voortvloeien kunnen door die overheid terugverorderd worden van de in gebreke gebleven persoon.

Art. 79. Afbakening van de openbare weg.

De randen van de openbare weg of van de rijbaan mogen gesignalerd worden door reflectoren.

Deze reflectoren moeten zodanig aangebracht zijn dat de weggebruikers aan hun rechterzijde slechts de rode of oranje en aan hun linkerzijde slechts de witte reflectoren zien.

Art. 80. Placement de la signalisation routière.

80.1. Hormis les cas expressément visés par le présent règlement, la signalisation prévue par celui-ci ne peut être placée sur la voie publique que par les autorités légalement habilitées.

Lorsque des artères sont encombrées, les services de police et de gendarmerie peuvent, en cas d'urgence, placer des signaux destinés à détourner ou à canaliser temporairement la circulation.

Dans ce dernier cas, les signaux doivent être enlevés dès que la circulation est redevenue normale.

80.2. Il est interdit d'établir sur la voie publique des panneaux publicitaires, enseignes ou autres dispositifs qui éblouissent les conducteurs, qui les induisent en erreur, représentent ou imitent même partiellement des signaux routiers, se confondent à distance avec des signaux ou nuisent de toute autre manière à l'efficacité des signaux réglementaires.

Il est interdit de donner une luminosité d'un ton rouge ou vert à tout panneau publicitaire, enseigne ou dispositif se trouvant dans une zone s'étendant jusqu'à 75 mètres d'un signal lumineux de circulation, à une hauteur inférieure à 7 mètres au-dessus du sol.

Titre IV. — PRESCRIPTIONS TECHNIQUES**Art. 81. Véhicules à moteur et leurs remorques.****81.1. Généralités.**

81.1.1. Les véhicules automobiles et leurs remorques ainsi que leur équipement doivent être conformes au règlement technique des véhicules automobiles.

81.1.2. Les cyclomoteurs, les motocyclettes et leurs remorques ainsi que leur équipement doivent être conformes au règlement technique des cyclomoteurs et motocyclettes.

81.1.3. L'équipement et les organes de ces véhicules doivent toujours être en bon état de fonctionnement et parfaitement entretenus et réglés.

81.2. Accessoires.

Les accessoires suivants doivent être conformes aux conditions déterminées par le règlement technique des véhicules automobiles et se trouver à bord de tout véhicule automobile :

1^o un triangle de danger;

2^o un ou deux extincteurs d'incendie, conformément aux dispositions du règlement technique des véhicules automobiles;

3^o un coffret ou une trousse de secours conformément aux dispositions du règlement technique des véhicules automobiles.

81.3. Organes moteurs, bruit, fumée.

81.3.1. Les véhicules à moteur doivent être conditionnés, entretenus et conduits de façon à ne pas nuire à la sécurité de la circulation ou à ne pas incommoder les autres usagers de la route. A cet effet, il est interdit :

1^o de répandre d'une manière anormale de l'huile ou des combustibles sur la voie publique;

2^o d'incommoder le public ou d'effrayer les animaux par le bruit; en aucun cas le niveau sonore ne peut dépasser les limites fixées par les règlements techniques des véhicules automobiles ou des cyclomoteurs et motocyclettes;

3^o de produire, hormis les émissions fugitives de fumée provoquées notamment lors de la mise en route du moteur ou de la manœuvre du dispositif de changement de vitesse des véhicules, des dégagements de fumée qui dépassent les limites fixées par le règlement technique des véhicules automobiles;

4^o d'émettre des gaz polluants qui dépassent les limites fixées par le règlement technique des véhicules automobiles.

81.3.2. Dans les agglomérations, il est interdit de procéder, au point mort, à des accélérations répétées du moteur.

81.4. Bandages.

81.4.1. La profondeur de la sculpture des bandages pneumatiques ou semi-pneumatiques ne peut être inférieure à 1 mm sur toute la surface de roulement. En aucun endroit du bandage, la toile ne peut être visible.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules dont la vitesse, à vide, sur une route en palier, ne peut dépasser 25 km à l'heure.

Art. 80. Het aanbrengen van de verkeerstekens.

80.1. Buiten de bij dit reglement uitdrukkelijk bedoelde gevallen mogen de bij dit laaste voorgeschreven verkeerstekens op de openbare weg slechts worden aangebracht door de wettelijk daartoe bevoegde overheden.

Wanneer het verkeer belemmerd wordt, mogen de politie- en rijkswachtdiensten, in dringende gevallen, verkeersborden aanbrengen om het verkeer tijdelijk om te leiden of te kanaliseren.

In dit laaste geval moeten de verkeersborden verwijderd worden zodra het verkeer weer normaal geworden is.

80.2. Het is verboden op de openbare weg reclameborden, uithangborden of andere inrichtingen aan te brengen die de bestuurders verblinden, die hen in dwaling brengen, die, zij het ook maar gedeeltelijk, verkeersborden voorstellen of nabootsen, die van verre met deze verkeersborden worden verward, of die op enige andere wijze de doelmatigheid van de reglementaire verkeersborden verminderen.

Het is verboden een luminositet met een rode of groene tint te geven aan alle reclameborden, uithangborden of inrichtingen die zich, binnen een afstand van 75 meter van een verkeerslicht, op minder dan 7 meter boven de grond bevinden.

Titel IV. — TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN**Art. 81. Motorvoertuigen en hun aanhangwagens.****81.1. Algemeenheden.**

81.1.1. De auto's en hun aanhangwagens evenals hun uitrusting moeten overeenstemmen met het technisch reglement van de auto's.

81.1.2. De bromfietsen, motorfietsen en hun aanhangwagens evenals hun uitrusting moeten overeenstemmen met het technisch reglement van de bromfietsen en motorfietsen.

81.1.3. De uitrusting en organen van die voertuigen moeten altijd in goede staat van werking en voortreffelijk onderhouden en gereeld zijn.

81.2. Toebehoren.

Volgende toebehoren moeten beantwoorden aan de eisen vastgesteld door het technisch reglement van de auto's en zich in elke auto bevinden :

1^o een gevardsdriehoek;

2^o een of twee blustoestellen, overeenkomstig de voorschriften van het technisch reglement van de auto's;

3^o een verbandkist of -stuif, overeenkomstig de voorschriften van het technisch reglement van de auto's.

81.3. Drijfwerk, lawaai, rook.

81.3.1. De motorvoertuigen moeten zodanig afgewerkt en onderhouden zijn, en bestuurd worden, dat zij de veiligheid van het verkeer niet hinderen of de andere weggebruikers geen ongemak aandoen. Daartoe is het verboden :

1^o op abnormale wijze olie of brandstoffen op de openbare weg te laten vallen;

2^o door het lawaai het publiek ongemak aan te doen of de dieren te doen schrikken; in geen geval mag het geluidsniveau de grenswaarden overschrijden die vastgesteld zijn door de technische reglementen van de auto's of van de bromfietsen en motorfietsen;

3^o, behoudens de voorbijgaande uitlatingen van rook veroorzaakt door het aanzetten van de motor of het gebruik van de gangwissel van de voertuigen, rook te ontwikkelen die de grenswaarden overschrijdt die vastgesteld zijn door het technisch reglement van de auto's;

4^o luchtbezoedelende gassen te verspreiden die de grenswaarden overschrijden die vastgesteld zijn door het technisch reglement van de auto's.

81.3.2. Binnen de bebouwde kommen is het verboden de motor in vrijloopstand herhaaldelijk te versnellen.

81.4. Banden.

81.4.1. De tekening van de lucht- of cushionbanden mag niet minder dan 1 mm diep zijn over het ganse loopvlak. Het linnen mag op geen enkele plaats van de band zichtbaar zijn.

Deze bepalingen gelden niet voor voertuigen die in onbeladen toestand op horizontale weg niet sneller dan 25 km per uur kunnen rijden.

81.4.2. Les deux pneus montés sur le même essieu des voitures et voitures mixtes doivent être de même structure, soit diagonale, soit radiale. De plus, lorsque des pneus à structure radiale sont montés sur l'essieu avant de ces véhicules, les pneus montés sur l'essieu arrière doivent également être à structure radiale.

Toutefois, il pourra être dérogé temporairement à ces prescriptions en cas d'utilisation d'une roue de secours. Dans ce cas, la conduite du véhicule devra être adaptée en conséquence, notamment en réduisant la vitesse.

81.4.3. Il est interdit d'équiper les voitures et voitures mixtes de pneus retaillés.

81.4.4. Les bandages des roues doivent présenter une surface de roulement sans creux ni saillie susceptibles de dégrader la voie publique.

Les bandages ne peuvent être munis de chaînes antidérapantes qu'en cas de neige ou de verglas.

Les pneus à clous sont interdits.

Toutefois, lorsque les circonstances atmosphériques le justifient, le Ministre des Communications peut, à titre exceptionnel et aux conditions qu'il détermine, autoriser l'emploi de ces pneus.

81.4.5. Les véhicules chenillés ne peuvent circuler sur la voie publique.

81.5. Blindage.

Un véhicule à moteur muni de blindage ou d'un dispositif quelconque permettant de l'utiliser comme moyen d'agression ou de défense, ne peut circuler sur la voie publique sans autorisation spéciale du Ministre des Communications.

81.6. Ornements — dégradations.

81.6.1. Il est interdit d'ajouter à l'extérieur d'un véhicule à moteur des ornements dangereux ou des accessoires susceptibles d'aggraver les conséquences des accidents.

81.6.2. Un véhicule à moteur ne peut présenter à l'extérieur des dégradations susceptibles d'aggraver les conséquences des accidents.

Art. 82. Cycles et leurs remorques.

82.1. Feux et catadioptrès.

82.1.1. 1° Les bicyclettes doivent être munies à l'avant d'un feu blanc ou jaune non éblouissant et à l'arrière d'un feu rouge lorsqu'elles circulent entre la tombée et le lever du jour, ainsi qu'en toute circonstance où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres.

Le feu rouge arrière doit être visible la nuit, par atmosphère limpide, à une distance minimale de 100 mètres.

2° Les bicyclettes doivent être munies en permanence d'un catadioptre blanc à l'avant et d'un catadioptre rouge à l'arrière.

3° Les pédales des bicyclettes doivent être munies en permanence de catadioptrès jaunes ou oranges.

82.1.2. 1° Les tricycles et quadricycles doivent être munis des feux prévus pour les bicyclettes lorsqu'ils circulent entre la tombée et le lever du jour, ainsi qu'en toute circonstance où il n'est plus possible de voir distinctement jusqu'à une distance d'environ 200 mètres.

2° Les tricycles avec une roue à l'avant doivent être munis en permanence d'un catadioptre blanc à l'avant et de deux catadioptrès rouges à l'arrière.

3° Les tricycles avec deux roues à l'avant doivent être munis en permanence de deux catadioptrès blancs à l'avant et d'un catadioptre rouge à l'arrière.

4° Les quadricycles doivent être munis en permanence de deux catadioptrès blancs à l'avant et de deux catadioptrès rouges à l'arrière.

5° Les pédales des tricycles et quadricycles doivent être munies en permanence de catadioptrès jaunes ou oranges.

82.1.3. Les remorques tirées par des cycles doivent être munies en permanence de deux catadioptrès rouges à l'arrière.

Elles doivent en outre être munies d'un feu rouge dès que leur encombrement rend invisible le feu rouge du cycle.

81.4.2. De twee banden die op dezelfde as van personenauto's en auto's voor dubbel gebruik gemonteerd zijn, moeten van dezelfde structuur zijn, hetzij diagonaal, hetzij radiaal. Bovendien moeten, wanneer op de vooras van die voertuigen banden met radiale structuur gemonteerd zijn, de op de achteras gemonteerde banden eveneens van radiale structuur zijn.

Tijdelijk mag evenwel van deze voorschriften afgeweken worden bij het gebruik van een reservewiel. In dat geval zal de besturing van het voertuig dienovergolgens moeten aangepast worden, ondermeer door snelheid te verminderen.

81.4.3. Het is verboden personenauto's en auto's voor dubbel gebruik uit te rusten met banden die opnieuw ingesneden werden.

81.4.4. Wielbanden moeten een loopvlak hebben zonder holten of uitsprongen die de openbare weg kunnen beschadigen.

Slechts bij sneeuw of ijzel mogen de banden van sneeuwkettingen voorzien worden.

Spijkerbanden zijn verboden.

Wanneer de weersgesteldheid het rechtvaardigt kan de Minister van Verkeerswezen evenwel bij uitzondering en onder de door hem vastgestelde voorwaarden, het gebruik van die banden toelaten.

81.4.5. Rupsvoertuigen mogen niet op de openbare weg rijden.

81.5. Pantsering.

Een motorvoertuig dat voorzien is van een pantsering of van enige inrichting waardoor het als aanvals- of als verdedigingsmiddel kan worden gebruikt, mag niet op de openbare weg rijden zonder speciale toelating van de Minister van Verkeerswezen.

81.6. Versierselen — beschadigingen.

81.6.1. Het is verboden aan de buitenkant van een motorvoertuig gevaarlijke versierselen of enig toebehoren aan te brengen die de gevolgen van ongevallen kunnen verergeren.

81.6.2. Een motorvoertuig mag aan de buitenkant geen beschadigingen vertonen die de gevolgen van ongevallen kunnen verergeren.

Art. 82. Rijwielen en hun aanhangwagens.

82.1. Lichten en reflectoren.

82.1.1. 1° De fietsen moeten vooraan een niet verblindend wit of geel licht en achteraan een rood licht voeren, wanneer zij rijden tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag, en in alle omstandigheden wanneer het niet meer mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 meter.

Het rode achterlicht moet 's nachts, bij helder weer, zichtbaar zijn van op een afstand van 100 meter minimum.

2° De fietsen moeten altijd vooraan een witte reflector en achteraan een rode reflector voeren.

3° De pedalen van fietsen moeten altijd voorzien zijn van gele of oranje reflectoren.

82.1.2. 1° De drie- en vierwielaars moeten de voor fietsen voorgeschreven lichten voeren wanneer zij rijden tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag, en in alle omstandigheden wanneer het niet meer mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 meter.

2° De driewielaars met één voorwielen moeten altijd vooraan een witte reflector en achteraan twee rode reflectoren voeren.

3° De driewielaars met twee voorwielen moeten altijd vooraan twee witte reflectoren en achteraan één rode reflector voeren.

4° De vierwielaars moeten altijd vooraan twee witte reflectoren en achteraan twee rode reflectoren voeren.

5° De pedalen van de drie- en vierwielaars moeten altijd voorzien zijn van gele of oranje reflectoren.

82.1.3. De door rijwielen getrokken aanhangwagens moeten altijd achteraan twee rode reflectoren voeren.

Zij moeten bovendien een rood licht voeren zodra hun omvang het rood licht van het rijwheel onzichtbaar maakt.

82.1.4. 1° Les feux et catadioptres doivent être placés de manière qu'aucune partie du véhicule n'en réduise l'efficacité.

Ils doivent être en tout temps parfaitement visibles et dégagés.

2° En aucun cas, le véhicule ne peut être muni de feux ou catadioptres rouges à l'avant et de feux blancs ou jaunes ou de catadioptres blancs à l'arrière.

3° Les catadioptres ne peuvent pas être de forme triangulaire. Ils doivent être fixes et placés dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule.

4° Lorsque le véhicule est muni de deux catadioptres à l'avant ou à l'arrière, ces catadioptres doivent être placés symétriquement par rapport à l'axe longitudinal du véhicule.

Les catadioptres de même couleur doivent être placés dans un même plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule et avoir la même forme et les mêmes dimensions.

Le bord extérieur de la plage réfléchissante des deux catadioptres à l'avant et à l'arrière doit se trouver le plus près possible et, en tout cas, à 0,10 mètre au maximum du gabarit extérieur du véhicule.

82.2. Avertisseur sonore.

Les cycles doivent être équipés d'un avertisseur sonore constitué par une sonnette pouvant être entendue à une distance de 20 mètres.

82.3. Freinage.

Les cycles doivent être pourvus d'une installation de freinage suffisamment efficace.

82.4. Dimensions.

82.4.1. La largeur maximale d'un tricycle ou d'un quadricycle est fixée à 2,50 mètres.

82.4.2. La largeur mesurée toutes saillies comprises, d'une remorque tirée par une bicyclette ne peut excéder 0,75 mètre.

82.4.3. La largeur mesurée toutes saillies comprises, d'une remorque tirée par un tricycle ou par un quadricycle ne peut excéder la largeur du véhicule tracteur.

Art. 83. Véhicules attelés.

83.1. Catadioptres.

83.1.1. Les véhicules à traction animale doivent être munis en permanence de deux catadioptres rouges à l'arrière.

Ces catadioptres doivent être de forme triangulaires; ils doivent être fixes et homologués. Un des sommets du triangle doit être dirigé vers le haut, le côté opposé étant horizontal.

83.1.2. Un ou des catadioptres oranges peuvent être placés sur les faces latérales du véhicule.

83.1.3. 1° Les catadioptres doivent être placés de manière qu'aucune partie du véhicule n'en réduise l'efficacité. Ils doivent être en tout temps parfaitement visibles et dégagés.

2° Le point le plus haut de la plage réfléchissante des catadioptres ne peut se trouver à plus de 1,20 mètre et le point le plus bas ne peut se trouver à moins de 0,40 mètre au-dessus du sol, le véhicule étant à vide.

3° Les deux catadioptres rouges à l'arrière doivent être placés symétriquement par rapport à l'axe longitudinal du véhicule et se trouver dans un même plan perpendiculaire à cet axe.

4° Le bord extérieur de la plage réfléchissante des catadioptres à l'arrière doit se trouver le plus près possible du gabarit extérieur du véhicule et, en tout cas, à 0,40 mètre au maximum de celui-ci.

83.2. Freinage.

Les véhicules à traction animale doivent être pourvus d'une installation de freinage suffisamment efficace.

82.1.4. 1° De lichten en reflectoren moeten zodanig geplaatst zijn dat geen enkel deel van het voertuig de doelmatigheid ervan vermindert.

Zij moeten altijd duidelijk zichtbaar zijn en goed uitkomen.

2° In geen geval mag het voertuig vooraan rode lichten of reflectoren en achteraan witte of gele lichten of witte reflectoren voeren.

3° De reflectoren mogen geen driehoekige vorm hebben. Zij moeten vast zijn aangebracht in een vlak, loodrecht op de lengteas van het voertuig.

4° Wanneer het voertuig vooraan of achteraan twee reflectoren voert, moeten deze reflectoren symmetrisch ten opzichte van de lengteas van het voertuig aangebracht zijn.

De reflectoren van dezelfde kleur moeten in eenzelfde vlak, loodrecht op de lengteas van het voertuig, aangebracht zijn, en dezelfde vorm en afmetingen hebben.

De buitenrand van het lichtweerkaatsend gedeelte van de twee reflectoren vooraan en achteraan moet zich zo dicht mogelijk en, in ieder geval, op ten hoogste 0,10 meter van de buitenomtrek van het voertuig bevinden.

82.2. Geluidstoestel.

De rijwielen moeten uitgerust zijn met een geluidstoestel dat uit een bel bestaat die kan gehoord worden van op een afstand van 20 meter.

82.3. Remmen.

De rijwielen moeten voorzien zijn van een voldoend doelmatige reminrichting.

82.4. Afmetingen.

82.4.1. De maximum breedte van een drie- of vierwieler is vastgesteld op 2,50 meter.

82.4.2. De breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een fiets, mag niet meer bedragen dan 0,75 meter.

82.4.3. De breedte, met inbegrip van al de uitstekende delen, van een aanhangwagen getrokken door een drie- of vierwieler mag niet meer bedragen dan de breedte van het trekend voertuig.

Art. 83. Gespannen.

83.1. Reflectoren.

83.1.1. Bespannen voertuigen moeten altijd achteraan twee rode reflectoren voeren.

Deze reflectoren moeten een driehoekige vorm hebben; zij moeten vast aangebracht zijn en goedgekeurd zijn. Een der toppen van de driehoek moet naar boven gericht zijn, terwijl de tegenoverliggende zijde horizontaal ligt.

83.1.2. Een of meer oranje reflectoren mogen op de zijkanten van het voertuig aangebracht worden.

83.1.3. 1° De reflectoren moeten zodanig geplaatst zijn dat geen enkel deel van het voertuig de doelmatigheid ervan vermindert. Zij moeten altijd duidelijk zichtbaar zijn en goed uitkomen.

2° Het hoogste punt van het lichtweerkaatsend gedeelte van de reflectoren mag zich op niet meer dan 1,20 meter boven de grond en het laagste punt op niet minder dan 0,40 meter boven de grond bevinden als het voertuig ledig is.

3° De twee rode reflectoren achteraan moeten symmetrisch ten opzichte van de lengteas van het voertuig en in eenzelfde vlak, loodrecht op die lengteas aangebracht zijn.

4° De buitenrand van het lichtweerkaatsend gedeelte van de reflectoren achteraan moet zich zo dicht mogelijk bij de buitenomtrek van het voertuig en, in ieder geval, op ten hoogste 0,40 meter hiervan bevinden.

83.2. Remmen.

Bespannen voertuigen moeten voorzien zijn van een voldoend doelmatige reminrichting.

Cette disposition n'est pas applicable aux véhicules à traction animale à deux roues dont le poids en charge ne dépasse pas 1 000 kg et dont l'attelage est tel que le véhicule s'arrête en même temps que l'animal de trait.

83.3. Dimensions.

Les dimensions des véhicules à traction animale ne peuvent dépasser celles prévues par le règlement technique des véhicules automobiles.

Titre V.

DISPOSITIONS ABROGATOIRES ET TRANSITOIRES, ET MISE EN VIGUEUR

Art. 84. Dispositions abrogatoires.

Est abrogé l'arrêté royal du 14 mars 1968, portant règlement général sur la police de la circulation routière, modifié et complété par les arrêtés royaux des 12 juin 1969, 15 septembre 1970, 18 et 29 juin 1971, 13 octobre 1971, 29 septembre 1972, 1er décembre 1972, 5 et 16 juillet 1973, 27 septembre 1973, 8 novembre 1973, 18 mars 1975, 13 mai 1975 et 11 juin 1975.

Art. 85. Dispositions transitoires.

85.1. Jusqu'au 1er janvier 1978 est également considéré comme agglomération, tout ensemble d'habitations disposées le long de la voie publique, de telle manière que celle-ci prend l'aspect d'une rue.

85.2. Les signaux lumineux de circulation comportant un feu vert allumé conjointement avec un feu clignotant jaune-orange, et qui ont été placés avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, peuvent être maintenus jusqu'au 1er janvier 1978.

Ces feux signifient : autorisation de franchir le signal avec prudence, compte tenu de l'existence d'un danger; ils ne modifient en rien les règles de priorité.

85.3. Les signaux lumineux de circulation pour piétons qui ont été placés avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté et qui ne correspondent pas à ceux décrits à l'article 63.1.4. restent valables jusqu'au 1er janvier 1979.

85.4. Contrairement à la disposition de l'article 65.2., les inscriptions en caractères blancs sur les signaux routiers peuvent être maintenues jusqu'au 1er janvier 1979 pour autant qu'elles aient été apposées avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

85.5. Les signaux de danger existant à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté et qui ne sont pas placés comme prévu à l'article 66.2., peuvent être maintenus jusqu'au 1er janvier 1979.

85.6. Les signaux routiers conformes aux modèles reproduits ci-après, et qui ont été placés avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, peuvent être maintenus jusqu'au 1er janvier 1978.

Ce signal signifie :

Accès interdit à tout conducteur,
sauf circulation locale.

En cas de nécessité, les deux inscriptions
peuvent être placées dans le même signal.

Deze bepaling geldt niet voor tweewielige bespannen voertuigen waarvan het gewicht in beladen toestand niet meer dan 1 000 kg bedraagt en waarvan de bespanning zodanig is dat het voertuig terzelfdertijd als het trekdiel stilstaat.

83.3. Ametingen.

De afmetingen van bespannen voertuigen mogen niet groter zijn dan deze bepaald door het technisch reglement van de auto's.

Titel V

OPHEFFING, OVERGANGSBEPALINGEN EN INWERKINGTREDING

Art. 84. Opheffing.

Wordt opgeheven het koninklijk besluit van 14 maart 1968, houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, gewijzigd en aangevuld door de koninklijke besluiten van 12 juni 1969, 15 september 1970, 18 en 29 juni 1971, 13 oktober 1971, 29 september 1972, 1 december 1972, 5 en 16 juli 1973, 27 september 1973, 8 november 1973, 18 maart 1975, 13 mei 1975 en 11 juni 1975.

Art. 85. Overgangsbepalingen.

85.1. Tot 1 januari 1978 wordt eveneens beschouwd als bebouwde kom, elke groep woningen die zodanig langs de openbare weg gelegen zijn dat deze er uitziet als een straat.

85.2. De verkeerslichten met een groen licht dat tegelijk met een oranjegeel knipperlicht brandt, aangebracht vóór de datum van inwerkingtreding van dit besluit, mogen behouden worden tot 1 januari 1978.

Deze lichten betekenen dat het verkeerslicht voorzichtig mag voorbijgereden worden, rekening houdend met het bestaan van gevaar; zij wijzigen geenszins de voorrangsregels.

85.3. De voetgangerslichten aangebracht vóór de datum van inwerkingtreding van dit besluit en die niet overeenstemmen met de lichten omschreven in artikel 63.1.4. blijven geldig tot 1 januari 1979.

85.4. In strijd met het bepaalde in artikel 65.2. mogen de witte opschriften op verkeersborden behouden worden tot 1 januari 1979 voor zover zij aangebracht werden vóór de datum van inwerkingtreding van dit besluit.

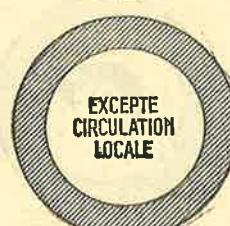
85.5. De op de datum van inwerkingtreding van dit besluit geplaatste gevarenborden, die niet aangebracht zijn zoals bepaald in artikel 66.2., mogen behouden worden tot 1 januari 1979.

85.6. De verkeersborden die overeenstemmen met de hierna aangebeelde modellen, aangebracht vóór de datum van inwerkingtreding van dit besluit, mogen behouden worden tot 1 januari 1978.

Dit verkeersbord betekent :



Verboden toegang voor ieder bestuurder,
behalve voor plaatselijk verkeer.

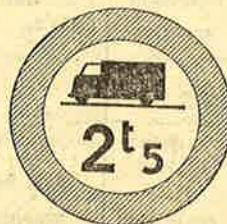


Zo nodig mogen de twee opschriften
op eenzelfde verkeersbord worden aangebracht.

85.7. Les signaux routiers conformes au modèle reproduit ci-après, et qui ont été placés avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, peuvent être maintenus jusqu'au 1er janvier 1978.

Ce signal signifie :

Accès interdit aux véhicules affectés au transport de choses et ayant un poids en charge supérieur au poids indiqué.

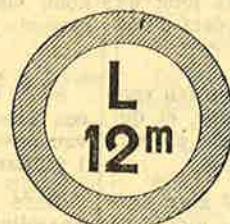


Verboden toegang voor de voertuigen gebruikt voor het vervoer van zaken en waarvan het gewicht in beladen toestand hoger is dan het aangeduid.

85.8. Les signaux routiers conformes au modèle reproduit ci-après, et qui ont été placés avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, peuvent être maintenus jusqu'au 1er janvier 1978.

Ce signal signifie :

Accès interdit aux véhicules ou trains de véhicules ayant, chargement compris, une longueur supérieure à celle indiquée.

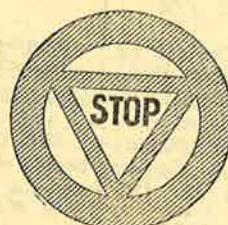


Verboden toegang voor voertuigen of slepen waarvan de lengte, lading inbegrepen, groter is dan de aangeduide.

85.9. Les signaux routiers conformes au modèle reproduit ci-après, et qui ont été placés avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, peuvent être maintenus jusqu'au 1er janvier 1978.

Ce signal signifie :

Carrefour où le conducteur doit marquer l'arrêt et céder le passage à ceux qui circulent sur la voie qu'il va aborder.



— L'endroit où les conducteurs doivent marquer l'arrêt imposé par ce signal peut être indiqué par la ligne d'arrêt visée à l'article 76. 1.

— Ce signal peut être annoncé par le signal B. 7.

85.9. De verkeersborden die overeenstemmen met het hierna afgebeeld model aangebracht voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit, mogen behouden worden tot 1 januari 1978.

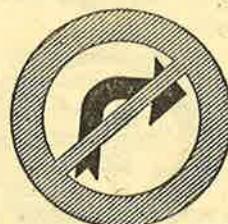
Dit verkeersbord betekent :

Kruispunt waar de bestuurder moet stoppen en voorrang verlenen aan de bestuurders die rijden op de weg die hij gaat oprit.

85.10. Les signaux routiers conformes au modèle reproduit ci-après, et qui ont été placés avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, peuvent être maintenus jusqu'au 1er janvier 1978.

Ce signal signifie :

Au prochain carrefour, interdiction de tourner dans le sens indiqué par la flèche.



85.10. De verkeersborden die overeenstemmen met het hierna afgebeeld model, aangebracht voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit, mogen behouden worden tot 1 januari 1978.

Dit verkeersbord betekent :

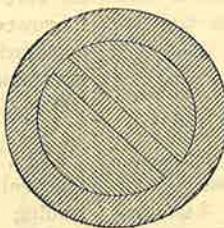
Verbod aan het volgend kruispunt af te slaan in de richting door de pijl aangegeven.

85.11. Les signaux routiers conformes aux modèles reproduits ci-après, et qui ont été placés avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, peuvent être maintenus jusqu'au 1er janvier 1979.

Ces signaux signifient :

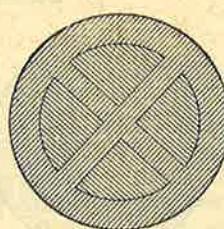
Interdiction de stationner.

Lorsque ce signal est complété par un panneau additionnel portant la mention « disque obligatoire », les dispositions de l'article 27.1. sont applicables.



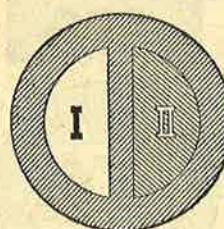
Interdiction d'arrêter et de stationner.

Une limitation de l'interdiction dans le temps ou une exception pour certaines catégories de véhicules peut être indiquée soit dans le bord rouge du signal, soit sur un panneau spécial (ex. de 7 à 12 h, 30 min. max., taxis exceptés, moins de 2 T. exceptés).



Interdiction de stationner du côté du chiffre I les jours à date impaire et du côté du chiffre II les jours à date paire.

Lorsque les chiffres I et II sont remplacés respectivement par « 1-15 » et « 16-31 », le signal signifie : interdiction de stationner du côté de la mention « 1-15 » du premier au quinze du mois, et du côté de la mention « 16-31 » du seize à la fin du mois.

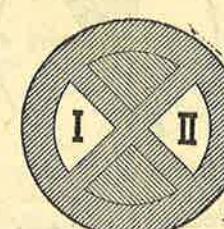


Le changement de côté
doit se faire entre 19 h 30 et 20 h.

Lorsque ce signal est complété par un panneau additionnel portant la mention « disque obligatoire » les dispositions de l'article 27.1. sont applicables.

Interdiction d'arrêter et de stationner du côté du chiffre I les jours à date impaire et du côté du chiffre II les jours à date paire.

Lorsque les chiffres I et II sont remplacés respectivement par « 1-15 » et « 16-31 » le signal signifie : interdiction d'arrêter et de stationner du côté de la mention « 1-15 » du premier au quinze du mois et du côté de la mention « 16-31 » du seize à la fin du mois.



Le changement de côté
doit se faire entre 19 h 30 et 20 h.

Une inscription dans le bord rouge du signal ou sur un panneau spécial apposé en dessous du signal peut être faite pour marquer :

— la période pendant laquelle la réglementation est applicable (ex. : de 7 à 12 h);

— la limitation de la durée du stationnement ou de l'arrêt et du stationnement du côté où le signal l'autorise (ex. : 30 min. max.).

85.11. De verkeersborden die overeenstemmen met de hierna afgebeelde modellen, aangebracht vóór de datum van inwerkingtreding van dit besluit, mogen behouden worden tot 1 januari 1979.

Deze verkeersborden bestekken :

Parkeerverbod.

Wanneer dit verkeersbord aangevuld is met een onderbord met de vermelding « schijf verplicht » gelden de bepalingen van artikel 27.1.

Stilstaan en parkeren verboden.

Een beperking van het verbod in de tijd of een uitzondering voor sommige categorieën van voertuigen mag worden aangeduid hetzij in de rode rand van het verkeersbord hetzij op een speciaal onderbord (vb. : van 7 tot 12 u., 30 min. max., taxi's uitgezonderd minder dan 2 T uitgezonderd).

Parkeerverbod aan de zijde van het cijfer I op oneven dagen en aan de zijde van het cijfer II op even dagen.

Wanneer de cijfers I en II respectievelijk door « 1-15 » en « 16-31 » vervangen worden, betekent het verkeersverbod : parkeerverbod aan de kant van de vermelding « 1-15 » van de eerste tot de vijftiende van de maand en aan de kant van de vermelding « 16-31 » van de zestiende tot het einde van de maand.

Het veranderen van kant moet gebeuren tussen 19 u. 30 en 20 u.

Wanneer dit verkeersbord aangevuld is met een onderbord met de vermelding « schijf verplicht » gelden de bepalingen van artikel 27.1.

Stilstaan en parkeren verboden aan de zijde van het cijfer I op oneven dagen en aan de zijde van het cijfer II op even dagen.

Wanneer de cijfers I en II respectievelijk door « 1-15 » en « 16-31 » vervangen worden betekent het verkeersbord : stilstaan en parkeren verboden aan de kant van de vermelding « 1-15 » van de eerste tot de vijftiende van de maand en aan de kant van de vermelding « 16-31 » van de zestiende tot het einde van de maand.

Het veranderen van kant moet gebeuren tussen 19 u. 30 en 20 u.

Een opschrift mag gemaakt worden in de rode boord van het verkeersbord of op een speciaal onderbord ter aanduiding van :

— de periode gedurende dewelke de reglementering van toepassing is (vb. : van 7 tot 12 u.);

— de beperking van de duur van het parkeren of van het stilstaan en het parkeren aan de zijde waar het verkeersbord het toelaat (vb. : 30 min. max.).

Les interdictions prescrites par ces signaux s'étendent à une zone de 20 m en deçà du signal. La zone d'interdiction s'étend à 20 m de part et d'autre de ces signaux si ceux-ci sont à double face.

Lorsque l'interdiction prescrite par ces signaux s'étend au-delà des limites fixées ci-dessus, elle est indiquée par des signaux se faisant face et placés en nombre suffisant de manière à être parfaitement visibles de l'un à l'autre. En aucun cas, la distance entre deux signaux ne peut dépasser 100 m.

85.12 Les signaux routiers conformes aux modèles reproduits ci-après, et qui ont été placés avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, peuvent être maintenus jusqu'au 1er janvier 1979.

Ces signaux signifient :

Début d'une zone de stationnement à durée limitée (zone bleue).

Ce signal a effet dans toute la zone comprise entre l'endroit où il est placé et le signal ci-après indiquant la fin de la zone de stationnement à durée limitée.

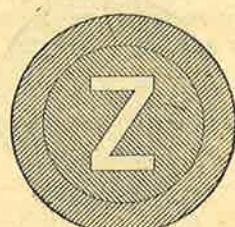
Fin d'une zone de stationnement à durée limitée.

Het door deze verkeersborden opgelegd verbod geldt voor een zone van 20 m vóór het verkeersbord. De verbodszone strekt zich uit tot 20 m aan weerszijden van die verkeersborden als deze twee fronten hebben.

Wanneer het door deze verkeersborden opgelegd verbod zich verder dan de hierboven vastgestelde grenzen uitstrekkt, wordt dit verbod aangeduid door verkeersborden die naar elkaar zijn toegewend en in voldoend aantal zijn aangebracht om van het ene verkeersbord tot het andere goed zichtbaar te zijn. In geen geval mag de afstand tussen twee verkeersborden groter zijn dan 100 m.

85.12. De verkeersborden die overeenstemmen met de hierna afgebeelde modellen, aangebracht vóór de datum van inwerkingtreding van dit besluit, mogen behouden worden tot 1 januari 1979.

Deze verkeersborden betekenen :



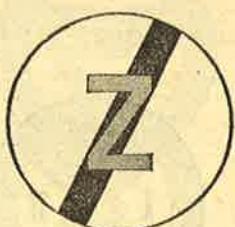
Begin van een zone met beperkte parkeertijd (blauwe zone).



Dit verkeersbord geldt in gans de zone begrepen tussen de plaats waar het is aangebracht en het hierna afgebeelde verkeersbord dat het einde van een zone met beperkte parkeertijd aanduidt.



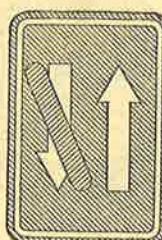
Einde van een zone met beperkte parkeertijd.



85.13. Les signaux routiers conformes au modèle reproduit ci-après, et qui ont été placés avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, peuvent être maintenus jusqu'au 1er janvier 1978.

Ce signal signifie :

Chaussée à sens unique ou fin du tronçon de chaussée sur lequel la circulation est admise dans les deux sens.



Dit verkeersbord betekent :

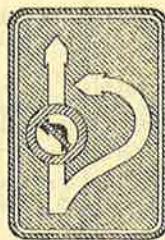
Rijbaan met eenrichtingsverkeer of einde van het rijbaanvak waarop het verkeer in beide richtingen is toegelaten.

85.14. Les signaux routiers conformes au modèle reproduit ci-après, et qui ont été placés avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, peuvent être maintenus jusqu'au 1er janvier 1978.

Ce signal signifie :

Signal de préavis annonçant des marques routières qui, par dérogation à l'article 19.3.2°, prescrivent de se porter à droite pour tourner à gauche.

Dans ce cas, le conducteur qui tourne à gauche doit en outre céder le passage à ceux qui le suivent sur la chaussée qu'il s'apprête à quitter.



85.14. De verkeersborden die overeenstemmen met het hierna aangegeerde model, aangebracht vóór de datum van inwerkingtreding van dit besluit, mogen behouden worden tot 1 januari 1978.

Dit verkeersbord betekent :

Voorwegwijzer die wegmarkeringen aanduidt die, in afwijking van artikel 19.3.2°, verplichten zich naar rechts te begeven om links af te slaan.

In dat geval moet de bestuurder die naar links afslaat bovendien voorrang verlenen aan de achterliggers op de rijbaan die hij gaat verlaten.

85.15. Par dérogation à l'article 72.2. du présent arrêté, la ligne continue de couleur blanche, peut, jusqu'au 1er janvier 1978, être franchie pour tourner à gauche.

85.16. Une double ligne continue de couleur blanche, tracée avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, peut être maintenue jusqu'au 1er janvier 1978.

Cette ligne a la même signification que la ligne continue de couleur blanche visée à l'article 72.2.

85.17. Une ligne continue de couleur jaune, tracée avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, sur le bord réel de la chaussée, la bordure d'un trottoir ou d'un accotement en saillie, peut être maintenue jusqu'au 1er janvier 1978.

Le stationnement est interdit sur la chaussée le long de cette ligne.

85.18. Une ligne continue de couleur jaune, tracée sur la chaussée avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, pour indiquer le bord fictif de la chaussée, peut être maintenue jusqu'au 1er janvier 1978.

La partie de la voie publique située au-delà de cette ligne est réservée à l'arrêt et au stationnement, sauf sur les autoroutes.

Le début et la fin de cette zone de stationnement peuvent être indiqués par une ligne transversale continue de couleur jaune.

85.19. Les passages pour piétons existant à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté et qui ne sont pas délimités comme prévu à l'article 76.3., peuvent être maintenus jusqu'au 1er janvier 1978.

85.20. Les passages que les conducteurs de bicyclettes et de cyclomoteurs à deux roues doivent utiliser pour traverser la chaussée, existant à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté et qui ne sont pas délimités comme prévu à l'article 76.4., peuvent être maintenus jusqu'au 1er janvier 1978.

85.21. Les marques délimitant les emplacements que doivent occuper les véhicules en stationnement, qui existent à la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté et qui ne sont pas conformes à la disposition de l'article 77.5., peuvent être maintenues jusqu'au 1er janvier 1978.

85.22. Les lignes de couleur jaune tracées perpendiculairement au bord de la chaussée avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, et qui marquent la limite la plus rapprochée du carrefour à partir duquel un véhicule peut être mis à l'arrêt ou en stationnement, peuvent être maintenues jusqu'au 1er janvier 1978.

85.15. In afwijking van artikel 72.2. van dit besluit mag tot 1 januari 1978 de witte doorlopende streep overschreden worden links af te slaan.

85.16. Een witte doorlopende dubbele streep, aangebracht vóór de datum van inwerkingtreding van dit besluit, mag behouden worden tot 1 januari 1978.

Deze streep heeft dezelfde betekenis als de witte doorlopende streep bedoeld in artikel 72.2.

85.17. Een gele doorlopende streep, aangebracht vóór de datum van inwerkingtreding van dit besluit, op de werkelijke rand van de rijbaan, op een trottoirband of op de bandsteen van een verhoogde berm, mag behouden worden tot 1 januari 1978.

Langs deze streep is het parkeren op de rijbaan verboden.

85.18. Een gele doorlopende streep, op de rijbaan aangebracht vóór de datum van inwerkingtreding van dit besluit, om de denkbeeldige rand van de rijbaan aan te duiden, mag behouden worden tot 1 januari 1978.

Het aan de andere kant van deze streep gelegen deel van de openbare weg is voorbehouden voor het stilstaan en parkeren, behalve op autosnelwegen.

Het begin en het einde van deze parkeerzone mogen aangeduid worden door een gele doorlopende dwarsstreep.

85.19. De op de datum van inwerkingtreding van dit besluit aangebrachte oversteekplaatsen voor voetgangers die niet zijn afgebakend zoals bepaald in artikel 76.3., mogen behouden worden tot 1 januari 1978.

85.20. De op de datum van inwerkingtreding van dit besluit aangebrachte oversteekplaatsen die de fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen moeten volgen om de rijbaan over te steken, en die niet zijn afgebakend zoals bepaald in artikel 76.4., mogen behouden worden tot 1 januari 1978.

85.21. De op de datum van inwerkingtreding van dit besluit aangebrachte markeringen die de plaatsen afdanken waar de voertuigen moeten parkeren, en die niet overeenstemmen met de bepaling van artikel 77.5., mogen behouden worden tot 1 januari 1978.

85.22. De gele strepen, haaks op de rand van de rijbaan aangebracht vóór de datum van inwerkingtreding van dit besluit, en die de dichtst bij het kruispunt gelegen grens aanwijzen te beginnen van waar een voertuig mag stilstaan of parkeren, mogen behouden worden tot 1 januari 1978.

Art. 86. Mise en vigueur.

Le présent arrêté entre en vigueur le 1er mai 1976, à l'exception :

- des articles 8.1.3°, alinéa 3, 27.3., 27.4., 30.2. et 42.2.1.2°, qui entrent en vigueur le jour de la publication du présent arrêté;
- de l'article 36, qui entre en vigueur le 1er octobre 1976, pour les conducteurs et passagers de cyclomoteurs;
- de l'article 82.1. en ce qu'il impose en permanence des catadioptrès à l'avant et sur les pédales des cycles, qui entre en vigueur le 1er janvier 1978;
- de l'article 83.1.1., alinéa 2, qui entre en vigueur le 1er janvier 1978.

Art. 87. Notre Ministre des Communications est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Art. 86. Inwerkingtreding.

Dit besluit treedt in werking op 1 mei 1976, met uitzondering van :

- de artikelen 8.2.3°, derde lid, 27.3., 27.4., 30.2. en 42.2.1.2° die in werking treden de dag warop dit besluit is bekendgemaakt;
- de bepaling van artikel 36 die in werking treedt op 1 oktober 1976 voor de bestuurders en passagiers van bromfietsen;
- artikel 82.1. dat in werking treedt op 1 januari 1978, in zover het bepaalt dat rijwielen altijd vooraan en op de pedalen van reflectoren moeten voorzien zijn;
- artikel 83.1.1., tweede lid, dat in werking treedt op 1 januari 1978.

Art. 87. Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Légende des couleurs	
BLEU	
ROUGE	
JAUNE	
VERT	
GRIS	
JAUNE-ORANGE	
Legende der kleuren	
BLAUW	
ROOD	
GEEL	
GROEN	
GRIJS	
ORANJE-GEEL	

Donné à Bruxelles, le 1er décembre 1975.

BAUDOUIN

Par le Roi :

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT

Gegeven te Brussel, 1 december 1975.

BOUDEWIJN

Van Koningsweg :

De Minister van Verkeerswezen,

1er DECEMBRE 1975. — Arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 12 juillet 1973 désignant les personnes qui peuvent obtenir la carte spéciale autorisant à stationner sans limitation de durée, ainsi que les ministères et l'organisme habilités à délivrer cette carte, et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance, de retrait et d'utilisation

Le Ministre des Communications,

Vu l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, notamment l'article 27.4.;

Vu l'arrêté ministériel du 12 juillet 1973 désignant les personnes qui peuvent obtenir la carte spéciale autorisant à stationner sans limitation de durée, ainsi que les ministères et l'organisme habilités à délivrer cette carte, et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance, de retrait et d'utilisation;

Vu l'urgence,

Arrête :

Article 1er. L'article 1er de l'arrêté ministériel du 12 juillet 1973 désignant les personnes qui peuvent obtenir la carte spéciale autorisant à stationner sans limitation de durée, ainsi que les ministères et l'organisme habilités à délivrer cette carte, et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance, de retrait et d'utilisation, est remplacé par les dispositions suivantes :

« Article 1er. La carte spéciale visée à l'article 27.4. de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière peut être délivrée :

a) aux personnes atteintes d'une invalidité permanente de 60 p.c. au moins;

b) aux personnes atteintes d'une invalidité permanente de 50 p.c. au moins résultant exclusivement d'infirmités frappant les membres inférieurs.

2° Cette carte spéciale est conforme au modèle de l'annexe 1 au présent arrêté. »

Art. 2. L'article 2.2° du même arrêté est abrogé.

Art. 3. L'article 5.2° du même arrêté est remplacé par la disposition suivante :

« 2° La carte ne peut être utilisée que lorsque le titulaire est transporté dans le véhicule qui est mis en stationnement ou lorsqu'il conduit lui-même ce véhicule. »

Art. 4. L'annexe 1 au même arrêté est remplacée par l'annexe 1 au présent arrêté.

Art. 5. L'annexe 2 au même arrêté est remplacée par l'annexe 2 au présent arrêté.

Art. 6. Les cartes spéciales délivrées avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, restent valables.

Art. 7. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au Moniteur belge.

1 DECEMBER 1975. — Ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 12 juli 1973 waarbij de personen die de speciale kaart kunnen bekomen die toelaat voor onbeperkte duur te parkeren, en de ministeries en het organisme die bevoegd zijn om deze kaart af te leveren worden aangeduid, en waarbij het model ervan alsmede de modaliteiten van afgifte, van intrekking en van gebruik worden bepaald

De Minister van Verkeerswezen,

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, inzonderheid op artikel 27.4.;

Gelet op het ministerieel besluit van 12 juli 1973 waarbij de personen die de speciale kaart kunnen bekomen die toelaat voor onbeperkte duur te parkeren, en de ministeries en het organisme die bevoegd zijn om deze kaart af te leveren worden aangeduid, en waarbij het model ervan alsmede de modaliteiten van afgifte, van intrekking en van gebruik worden bepaald;

Gelet op de hoogdringendheid,

Besluit :

Artikel 1. Artikel 1 van het ministerieel besluit van 12 juli 1973, waarbij de personen die de speciale kaart kunnen bekomen die toelaat voor onbeperkte duur te parkeren, en de ministeries en het organisme die bevoegd zijn om deze kaart af te leveren worden aangeduid, en waarbij het model ervan alsmede de modaliteiten van afgifte, van intrekking en van gebruik worden bepaald, wordt vervangen door volgende bepalingen :

« Artikel 1. 1° De speciale kaart bedoeld in artikel 27.4. van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, kan afgeleverd worden aan :

a) de personen met een blijvende invaliditeit van minstens 60 pct.;

b) de personen met een blijvende invaliditeit van minstens 50 pct. die uitsluitend voortvloeit uit gebrekbaarheid van de onderste ledematen.

2° Deze speciale kaart stemt overeen met het model van bijlage 1 tot dit besluit. »

Art. 2. Artikel 2.2° van hetzelfde besluit wordt opgeheven.

Art. 3. Artikel 5.2° van hetzelfde besluit wordt vervangen door volgende bepaling :

« 2° De kaart mag slechts gebruikt worden wanneer de titularis vervoerd wordt in het voertuig dat geparkeerd wordt of wanneer hij zelf dit voertuig bestuurt. »

Art. 4. Bijlage 1 tot hetzelfde besluit wordt vervangen door bijlage 1 tot dit besluit.

Art. 5. Bijlage 2 tot hetzelfde besluit wordt vervangen door bijlage 2 tot dit besluit.

Art. 6. De speciale kaarten afgeleverd voor het in werking treden van dit besluit, blijven geldig.

Art. 7. Dit besluit treedt in werking de dag van de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad.

Brussel, 1 december 1975.

J. CHABERT

Annexe 1 à l'arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 12 juillet 1973 désignant les personnes qui peuvent obtenir la carte spéciale autorisant à stationner sans limitation de durée ainsi que les ministères et l'organisme habilités à délivrer cette carte et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance, de retrait et d'utilisation

Recto (de couleur jaune)

Ministère ou organisme qui délivre la carte spéciale	N°
STATIONNEMENT SANS LIMITATION DE DUREE	
<p>Conformément à l'article 27.4. du règlement général sur la police de la circulation routière, le véhicule dans lequel</p> <p>M. domicilié à</p> <p>est transporté ou qui est conduit par cette personne, peut être mis en stationnement sans limitation de durée aux endroits où la durée du stationnement est limitée conformément au règlement général sur la police de la circulation routière.</p>	
<p>Cachet du ministère ou de l'organisme qui délivre la carte spéciale.</p>	<p>Date et signature.</p>

105 mm

148 mm

Verso (de couleur jaune)

<ul style="list-style-type: none"> — La présente carte autorise le stationnement sans limitation de durée aux endroits où la durée du stationnement est limitée conformément au règlement général sur la police de la circulation routière. — La carte doit être apposée sur la face interne du pare-brise, ou, à défaut, sur la partie avant du véhicule. — La carte est strictement personnelle et ne peut être utilisée que lorsque le titulaire est transporté dans le véhicule qui est mis en stationnement ou lorsqu'il conduit lui-même ce véhicule, elle peut être retirée en cas d'usage abusif. — En cas de disparition du motif justifiant l'utilisation de la présente carte, celle-ci doit être retournée au : (ministère ou organisme qui a délivré la carte); le retour doit être motivé. — Lorsque la carte est perdue, volée, détruite, détériorée ou illisible, un duplicata peut en être obtenu auprès du (ministère ou organisme qui a délivré la carte) sur demande motivée. La carte détériorée ou illisible doit être jointe à la demande de renouvellement. 	
--	---

Bijlage 1 tot het ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 12 juli 1973, waarbij de personen die de speciale kaart kunnen bekomen die toelaat voor onbeperkte duur te parkeren, en de ministeries en het organisme die bevoegd zijn om deze kaart af te leveren worden aangeduid, en waarbij het model ervan alsmede de modaliteiten van afgifte, van intrekking en van gebruik worden bepaald.

Voorzijde (geel)

Ministerie of organisme dat de speciale kaart aflevert.	Nr.
PARKEREN VOOR ONBEPERKTE DUUR	
<p>Overeenkomstig artikel 27.4. van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, mag het voertuig waarin de heer/Mevr. woonachtig te</p> <p>vervoerd wordt of dat door deze persoon bestuurd wordt, voor onbeperkte duur parkeren op de plaatsen waar de parkeertijd beperkt is overeenkomstig het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.</p> <p>Zegel van het ministerie of van het organisme dat de speciale kaart aflevert.</p>	
Datum en handtekening,	

105 mm

148 mm

Keerzijde (geel)

<ul style="list-style-type: none"> — Deze kaart laat toe voor onbeperkte duur te parkeren op de plaatsen waar de parkeertijd beperkt is overeenkomstig het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. — De kaart moet op de binnenkant van de voorruit of, als er geen voorruit is, op het voorste gedeelte van het voertuig worden aangebracht. — De kaart is strikt persoonlijk en mag slechts gebruikt worden wanneer de titularis vervoerd wordt in het voertuig dat geparkeerd wordt of wanneer hij zelf dit voertuig bestuurt; zij kan ingetrokken worden ingeval van misbruik. — Indien het motief dat het gebruik van deze kaart rechtvaardigt wegvalt, moet zij teruggezonden worden aan : (ministerie of organisme dat de kaart heeft afgeleverd); de terugzending moet met redenen omkleed zijn. — Wanneer de kaart verloren, gestolen, vernietigd, beschadigd of onleesbaar is kan er op een met redenen omkleed verzoek een duplikaat van bekomen worden bij : (ministerie of organisme dat de kaart heeft afgeleverd). De beschadigde of onleesbare kaart moet bij de aanvraag tot vervanging gevoegd worden. 	
--	---

Gezien om te worden gevoegd bij het ministerieel besluit van 1 december 1975.

De Minister van Verkeerswezen,
J. CHABERT

Annexe 2 à l'arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 12 juillet 1973 désignant les personnes qui peuvent obtenir la carte spéciale autorisant à stationner sans limitation de durée ainsi que le Ministères et l'organisme habilités à délivrer cette carte, et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance, de retrait et d'utilisation

Certificat médical en vue de l'obtention de la carte spéciale autorisant les personnes handicapées à stationner sans limitation de durée aux endroits où la durée du stationnement est limitée conformément au règlement général sur la police de la circulation routière (à compléter par le médecin choisi par le demandeur).

N.B. Pour la fixation du pourcentage d'invalidité le médecin peut se référer à la décision judiciaire ou administrative en vertu de laquelle le demandeur jouit d'une rente, pension, allocation ou indemnité.

Ce formulaire peut être remplacé par tout document médical comportant les mêmes renseignements.

Le soussigné, docteur en médecine

Nom et prénom :

Domicile :

Certifie avoir examiné

Noms et prénoms :

Domicile :

et constate que cette personne est atteinte d'une invalidité permanente :

— de 60 p.c. au moins; (1)

— de 50 p.c. au moins résultant exclusivement d'infirmités frapant les membres inférieurs (1).

(Cachet du médecin)

(Date et signature)

Bijlage 2 tot het ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 12 juli 1973, waarbij de personen die de speciale kaart kunnen bekomen die toelaat voor onbeperkte duur te parkeren, en de Ministeries en het organisme die bevoegd zijn om deze kaart af te leveren worden aangeduid, en waarbij het model ervan alsmede de modaliteiten van afgifte, van intrekking en van gebruik worden bepaald

Doktersattest voor het bekomen van de speciale kaart die de minder valide personen toelaat voor onbeperkte duur te parkeren op de plaatsen waar de parkertijd beperkt is overeenkomstig het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (In te vullen door de door aanvrager gekozen dokter).

N.B. Voor het vaststellen van het invaliditeitspercentage kan de dokter op de gerechtelijke of administratieve beslissing steunen lidens welke de aanvrager van een rente, pensioen, toelage of vergoeding geniet.

Dit formulier mag vervangen worden door elk geneeskundig document dat dezelfde gegevens bevat.

Ondergetekende, dokter in de geneeskunde

Naam en voornaam :

Woonplaats :

Verklaart onderzocht te hebben

Naam en voornamen :

Woonplaats :

en vastgesteld te hebben dat deze persoon een blijvende invaliditeit heeft :

— van minstens 60 pct.; (1)

— van minstens 50 pct. die uitsluitend voortvloeit uit gebrekbaarheid van de onderste ledematen. (1)

(Zegel van de dokter)

(Datum en handtekening)

(1) Biffer la mention inutile.

(1) Doorhalen wat niet past.

Vu pour être annexé à l'arrêté ministériel du 1er décembre 1975.

Gezien om te worden gevoegd bij het ministerieel besluit van 1 december 1975.

Le Ministre des Communications,

De Minister van Verkeerswezen,

J. CHABERT

1er DECEMBRE 1975. — Arrêté ministériel déterminant le modèle du disque de stationnement, les caractéristiques du disque utilisé par les militaires et les signaleurs pour arrêter la circulation, le modèle de la plaque de vitesse et le modèle des indications relatives à la tare et à la charge utile

Le Ministre des Communications,

Vu l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, notamment les articles 27.1.1., 41.3.2., 59.3. et 59.4;

Vu l'urgence,

Arrête :

Article 1er. Disque de stationnement.

1.1. Le disque de stationnement visé à l'article 27.1.1. de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière est contenu dans une enveloppe percée de deux fenêtres.

1.2. La fenêtre de gauche indique la période pendant laquelle le stationnement a commencé et la fenêtre de droite l'heure à laquelle le véhicule doit avoir quitté l'emplacement de stationnement.

1.3. Les indications apparaissant dans l'une et l'autre fenêtre doivent être lisibles pour un observateur se trouvant devant le véhicule.

1.4. Le disque de stationnement et son enveloppe doivent être conformes à l'annexe 1 au présent arrêté.

1.5. Le disque de stationnement et son enveloppe doivent être agréés par le Ministre des Communications.

La vente, l'exposition en vente et la distribution gratuite de disques de stationnement et de leur enveloppe qui n'ont pas été agréés sont interdites.

1.6. Les enveloppes avec la mention « Disque de contrôle de stationnement » agréées avant la date de l'entrée en vigueur du présent arrêté, restent valables.

Art. 2. Disque utilisé par les militaires et les signaleurs pour arrêter la circulation.

Le disque visé à l'article 41.3.2. du même arrêté doit avoir au moins 0,15 m de diamètre et représenter le signal routier C 3 sur les deux faces; celles-ci doivent être munies de produits réfléchissants.

Art. 3. Plaque de vitesse.

La plaque de vitesse visée à l'article 59.3. du même arrêté doit représenter le signal routier C 43.

Le disque doit avoir un diamètre de 0,21 m; la largeur du bord rouge est de 0,03 m; les chiffres ont une hauteur de 0,07 m; une largeur de 0,045 m et leurs traits une épaisseur de 0,01 m. Le bord rouge du disque doit être muni de produits réfléchissants.

Art. 4. Indications relatives à la tare et à la charge utile.

Les indications relatives à la tare et à la charge utile, visées à l'article 59.4 du même arrêté, ont les caractéristiques suivantes :

1° les lettres et chiffres doivent avoir une hauteur minimale de 0,05 m et les traits une épaisseur minimale de 0,005 m;

2° le libellé, la disposition et les couleurs doivent être conformes à l'annexe 2 du présent arrêté.

Art. 5. Le présent arrêté entre en vigueur le 1er mai 1976.

1 DECEMBER 1975. — Ministerieel besluit waarbij het model van de parkeerschijf, de karakteristieken van de schijf die door de militairen en de signaalgevers gebruikt wordt om het verkeer stil te leggen, het model van de snelheidsplaat en het model van de aanduidingen betreffende de tarra en het nuttig laadvermogen worden bepaald

De Minister van Verkeerswezen,

Gelet op het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, inzonderheid op de artikelen 27.1.1., 41.3.2., 59.3 en 59.4;

Gelet op de hoogdringendheid,

Besluit :

Artikel 1. Parkeerschijf.

1.1. De parkeerschijf bedoeld in artikel 27.1.1. van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer bevindt zich in een omslag met twee ruitjes.

1.2. Het linkerruitje geeft de periode aan waarin het parkeren is begonnen en het rechtersruitje het uur waarop het voertuig de parkeerplaats moet verlaten hebben.

1.3. De aanwijzingen in het ene als in het andere ruitje moeten door een waarnemer die zich voor het voertuig bevindt, kunnen gelezen worden.

1.4. De parkeerschijf en omslag moeten overeenstemmen met bijlage 1 tot dit besluit.

1.5. De parkeerschijf en omslag moeten aangenomen zijn door de Minister van Verkeerswezen.

Het is verboden parkeerschijven en omslagen daarvoor die niet zijn aangenomen, te verkopen, te koop te stellen of kosteloos uit te reiken.

1.6. De omslagen met de vermelding « Stationeercontroleschijf » aangenomen voor het inwerkingtreden van dit besluit, blijven geldig.

Art. 2. Schijf die door de militairen en de signaalgevers gebruikt wordt om het verkeer stil te leggen.

De schijf bedoeld in artikel 41.3.2. van hetzelfde besluit moet een middellijn hebben van ten minste 0,15 m en het verkeersbord C 3 op beide zijden afbeelden; deze moeten van reflecterende produkten voorzien zijn.

Art. 3. Snelheidsplaat.

De snelheidsplaat bedoeld in artikel 59.3. van hetzelfde besluit moet het verkeersbord C 43 afbeelden.

De schijf moet een middellijn hebben van 0,21 m; de rode boord moet 0,03 m breed zijn; de cijfers zijn 0,07 m hoog, 0,045 m breed en de trekken ervan 0,01 m dik. De rode rand van de schijf moet van reflecterende produkten voorzien zijn.

Art. 4. Aanduidingen betreffende de tarra en het nuttig laadvermogen.

De aanduidingen betreffende de tarra en het nuttig laadvermogen, bedoeld in artikel 59.4. van hetzelfde besluit hebben volgende karakteristieken :

1° de letters en cijfers moeten ten minste 0,05 m hoog en de trekken ten minste 0,005 m dik zijn;

2° de tekst, de schikking en de kleuren moeten overeenstemmen met bijlage 2 tot dit besluit.

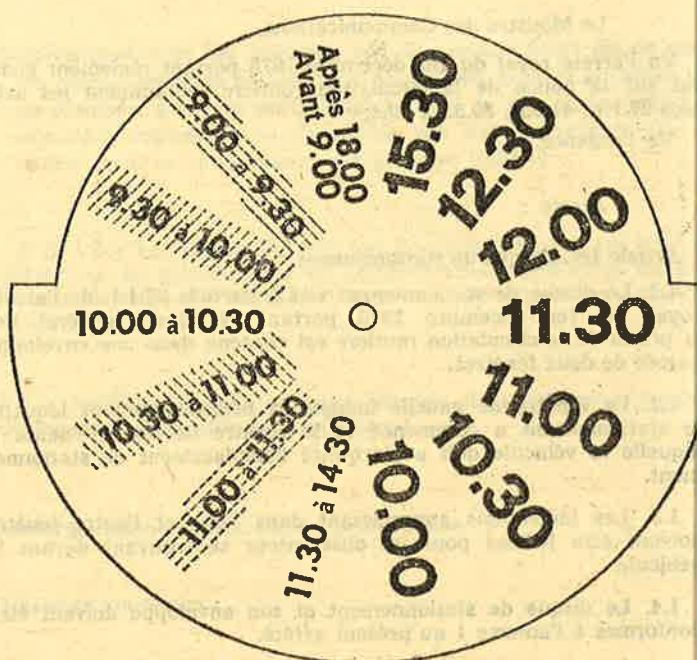
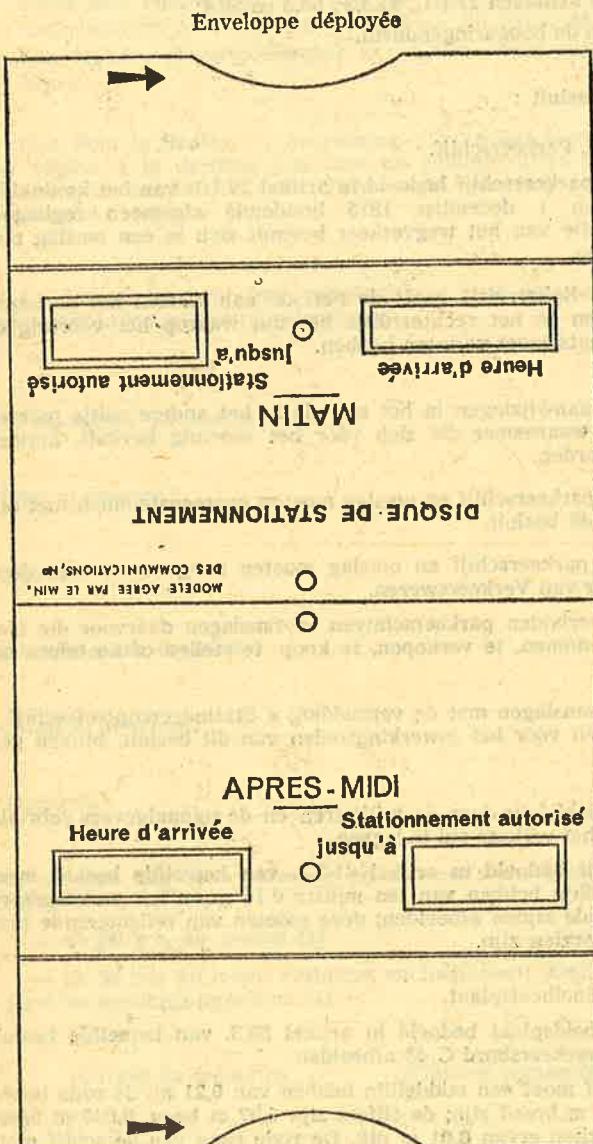
Art. 5. Dit besluit treedt in werking op 1 mei 1976.

Brussel, 1 december 1975.

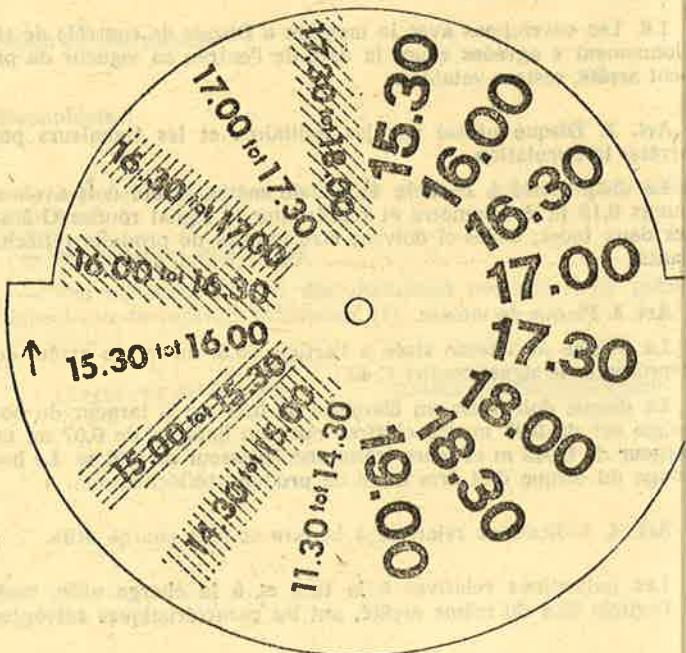
J. CHABERT

Annexe 1 à l'arrêté ministériel déterminant le modèle du disque de stationnement, les caractéristiques du disque utilisé par les militaires et les signaleurs pour arrêter la circulation, le modèle de la plaque de vitesse et le modèle des indications relatives à la tare et à la charge utile

Face « matin »



Face « après-midi »



11.30 à 14.30 : Chiffres bleus
11.00 : Chiffres rouges

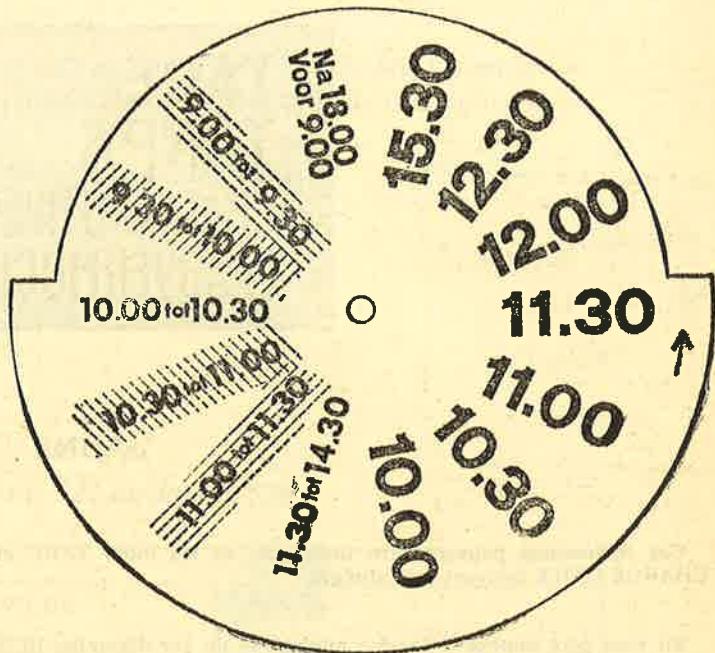
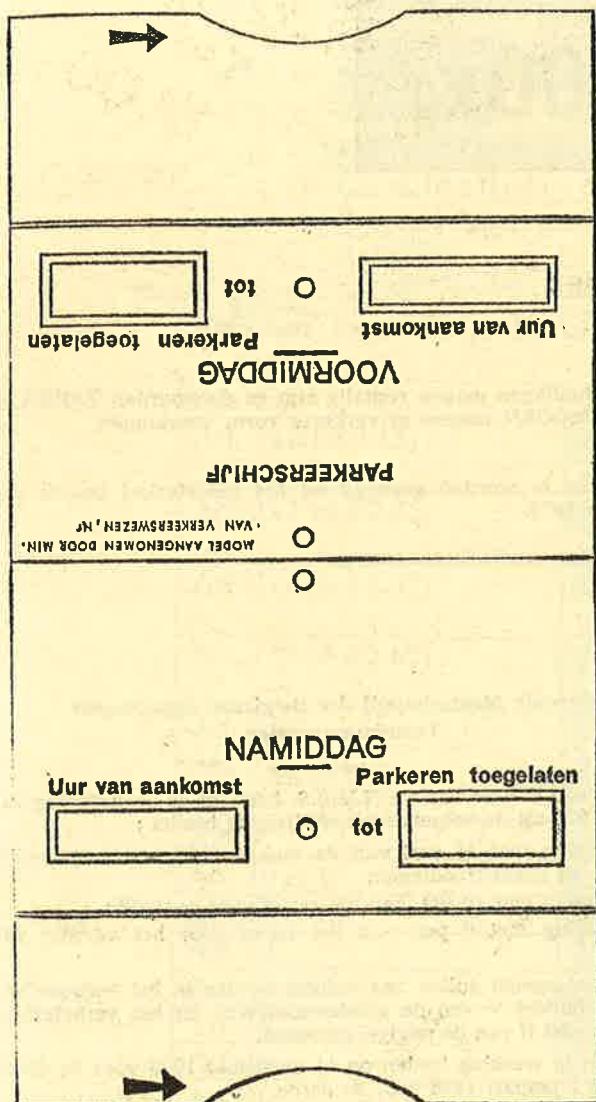
Vu pour être annexé à l'arrêté ministériel du 1er décembre 1975.

Le Ministre des Communications,
CHABERT.

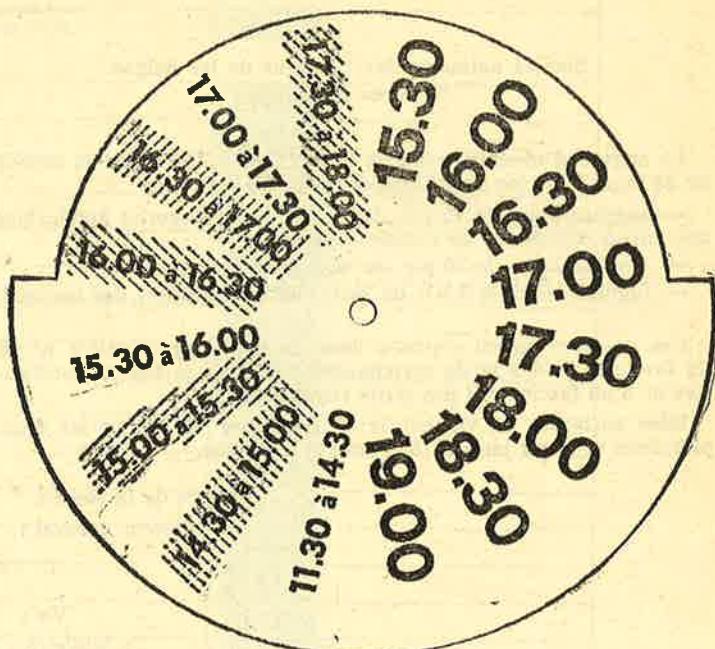
Bijlage 1 tot het ministerieel besluit waarbij het model van de parkeerschijf, de karakteristieken van de schijf die door de militairen en de signaalgevers gebruikt wordt om het verkeer stil te leggen, het model van de snelheidsplaat en het model van de aanduidingen betreffende de tarra en het nuttig laadvermogen worden bepaald

« Voormiddag » zijde

Ontplooide omslag



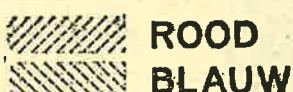
« Namiddag » zijde



11.30 tot 14.30 : Blauwe cijfers
11.00 : Rode cijfers

Gezien om te worden gevoegd bij het ministerieel besluit van 1 december 1975.

De Minister van Verkeerswezen,
J. CHABERT.



Annexe 2 à l'arrêté ministériel déterminant le modèle du disque de stationnement, les caractéristiques du disque utilisé par les militaires et les signaleurs pour arrêter la circulation, le modèle de la plaque de vitesse et le modèle des indications relatives à la tare et à la charge utile

Bijlage 2 tot het ministerieel besluit waarbij het model van de parkerschijf, de karakteristieken van de schijf die door de militairen en de signaalgevers gebruikt wordt om het verkeer stil te leggen, het model van de snelheidspaat en het model van de aanduidingen betreffende de tarra en het nuttig laadvermogen worden bepaald



JAUNE ||||||| GEEL

Ces indications peuvent être unilingues et les mots TARE et CHARGE UTILE peuvent être abrégés.

Vu pour être annexé à l'arrêté ministériel du 1er décembre 1975.

Le Ministre des Communications,

J. CHABERT

D'e aanduidingen mogen eentalig zijn en de woorden TARRA en LAADVERMOGEN mogen in verkorte vorm voorkomen.

Gezien om te worden gevoegd bij het ministerieel besluit van 1 december 1975.

De Minister van Verkeerswezen,

Société nationale des Chemins de fer belges Mesures tarifaires

Le conseil d'administration de la S.N.C.B. a décidé, en sa séance du 28 mars 1975, les modifications tarifaires suivantes :

- augmentation de 15 p.c. des tarifs de messageries applicables aux envois express et de grande vitesse;
- augmentation de 10 p.c. du tarif pour colis postaux;
- augmentation de 9 p.c. du tarif pour le transport des bagages.

Ces mesures seront reprises dans la feuille rectificative n° 56 du fascicule V des tarifs marchandises et dans la feuille rectificative n° 3 au fascicule II des tarifs voyageurs.

Elles entreront en vigueur le 11 décembre 1975 pour les deux premières et le 1er janvier 1976 pour la troisième.

Au nom de la société :
Le directeur général :

C. VAN HEE

Vu :
Le Ministre,

J. CHABERT

Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen Tariefmaatregelen

De raad van beheer van de N.M.B.S. heeft in de vergadering van 28 maart 1975 tot de volgende tariefwijziging besloten :

- verhoging met 15 pct. van de stukgoedtarieven toepasselijk op expres- en ijlgoodzendingen;
- verhoging met 10 pct. van het tarief voor postcolli;
- verhoging met 9 pct. van het tarief voor het vervoer van bagage.

Deze maatregelen zullen opgenomen worden in het verbeterblad nr. 56 tot bundel V van de goederentarieven en het verbeterblad nr. 3 tot bundel II van de reizigerstarieven.

Ze zullen in werking treden op 11 december 1975 voor de eerste twee en op 1 januari 1976 voor de derde.

Namens de maatschappij :
De directeur-generaal :

C. VAN HEE

Gezien :
De Minister,

J. CHABERT

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

Routes de l'Etat Incorporation dans la voirie communale

Un arrêté royal du 12 novembre 1975 incorpore dans la voirie communale de Vorselaar, les tronçons délaissés le long de l'autoroute E3, situés sur le territoire de ladite commune.

MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN

Rijkswegen Indeling bij de gemeentewegen

Bij koninklijk besluit van 12 november 1975 zijn de verlaten wegvakken langs de autosnelweg E3, gelegen op het grondgebied van de gemeente Vorselaar, bij de gemeentewegen aldaar ingedeeld.