

Het nieuwe verkeersreglement

uit via **secura**

1/1976 januari-februari

Door de bepalingen vervat in het Koninklijk-Besluit van 14 maart 1968 grondig te herzien, kon een nieuw verkeersreglement boven de doopvont gehouden worden. Het betreft het KB van 1 december 1975 gepubliceerd in het Staatsblad van dinsdag 9 december 1975.

Wij willen er in de eerste plaats de aandacht op vestigen dat het nieuwe reglement slechts in werking treedt op 1 mei eerstkomende en dat tot op die dag de tekst van 1968 van toepassing blijft.

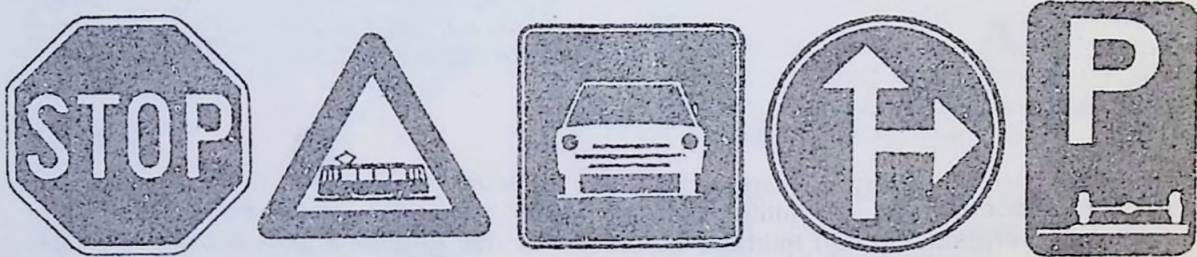
Men achtte deze termijn noodzakelijk teneinde de weggebruikers en een aantal instanties te kunnen informeren, meer bepaald de diensten die moeten instaan voor de toepassing en het onderricht van deze bepalingen.

Slechts een aantal bepalingen betreffende invaliden en gehandicapten, en tevens een bepaling betreffende de parkeermeters zijn in werking getreden op de dag zelf van de publikatie in het Staatsblad. Verder in dit artikel gaan wij hier nader op in.

Laten we ook vermelden dat dit nieuwe reglement geen belangrijke wijzigingen brengt aan de thans in voege zijnde regels.

In feite gaat het om een « bijwerking » die noodzakelijk was vermits we om de haverklap wijzigingen kregen. Wie heeft dat graag? Maar ze waren noodzakelijk vermits we moesten aankijken tegen nieuwe internationale conventies en akkoorden en ook tegen nieuwe feiten.

Wij herinneren er trouwens aan dat talrijke bepalingen die door de internationale instellingen werden aangenomen of aanbevolen, reeds in onze reglementering werden opgenomen tijdens vroegere wijzigingen, meer bepaald in 1968 en 1971.



Bij het opruimen van de nieuwe teksten hebben de redacteurs getracht de bepalingen die voor alle weggebruikers gelden zo goed mogelijk bijeen te brengen. De bepalingen die slechts een beperkt aantal weggebruikers interesseren werden zoveel mogelijk weggelaten.

De technische normen betreffende het gewicht, de afmetingen en de uitrusting van de motorvoertuigen en hun aanhangwagens (die voorkwamen in titel II van het KB van 14 maart 1968) werden opgenomen in het technisch reglement van de auto's (KB van december 1975 dat in werking trad op 1 januari 1976).

De technische voorschriften in verband met de uitrusting van motorfietsen en bromfietsen treffen we aan in een technisch reglement ad hoc. Dit KB (10.10.1974) werd reeds een tijdje geleden gepubliceerd, nl. op 15.11.1974.

In het laatste gedeelte van het nieuw verkeersreglement worden enkele technische voorschriften hernomen die niet in de technische reglementen terug te vinden zijn, of waarvoor geen bijzonder reglement bestaat.

Zo was het bijvoorbeeld noodzakelijk enkele bepalingen te hernemen betreffende de uitrusting van fietsen en gespannen, meer bepaald de normen voor de verlichting en signalisatie die voor de veiligheid onmisbaar zijn.

Zij volgen op een aantal bepalingen betreffende het gebruik en het onderhoud van motorvoertuigen, zoals bijvoorbeeld deze die betrekking hebben op de banden, bepalingen die uiteraard voor alle bestuurders van belang zijn.

Dan zijn er nog de voorschriften die enkel en alleen van belang zijn voor de wegbeheerders, zoals de technische bepalingen betreffende de verkeerslichten, de normen voor de verkeerstekens en hun plaatsing, de wegmarkeringen.

Dat alles zal vervat zijn in een bijzonder uitvoeringsbesluit dat tevens een belangrijk hoofdstuk over het signaleren van werken en verkeersbelemmeringen zal bevatten.

De titels I en II van het nieuw verkeersreglement bevatten een aantal inleidende bepalingen en de verkeersregels.

Wij stippen volgende nieuwigheden aan :

1. Enkel een gebied met bebouwing en afgebakend door de verkeersborden F1 en F3 wordt als bebouwde kom beschouwd (de huidige tekens 27a en 63a met zwarte letters op witte achtergrond — het teken F43 of het huidige teken 91 met zwarte letters op gele achtergrond en rood omrand, werd behouden ter aanduiding van de administratieve grens van de gemeente). Een overgangsbepaling is voorzien teneinde het plaatsen van de tekens conform de voorschriften toe te laten.

2. De smalle rijstroken op de rijbaan, door witte onderbroken strepen afgebakend, zullen als fietspaden beschouwd worden.



2. op rijbanen met tweerichtingsverkeer, verdeeld in vier rijstroken of meer, waarvan minstens twee voor elke richting.

Door deze bepaling wil men de doorstroming van het verkeer op de grote verkeersaders in de stad bevorderen.

3. Het personeel van de militaire politie dat de verplaatsing van militaire colonnes regelt zal voortaan bij de bevoegde personen gerekend worden. Totnutoe kon de militaire politie slechts aanwijzingen geven aan de weggebruikers.

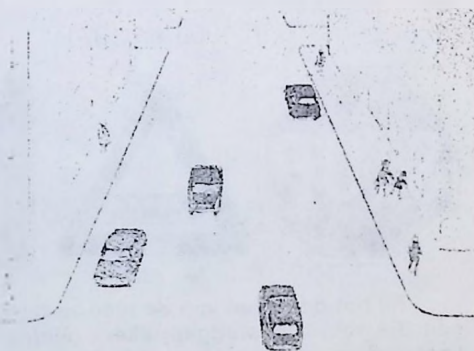
4. Plaats op de rijbaan.

— Men heeft nu uitdrukkelijk voorzien dat de bestuurder die de verkeersborden heeft opgevolgd om een richting te kiezen, zijn plaats rechts opnieuw moet innemen zodra de omstandigheden het toelaten.

Doordat deze precisering ontbrak konden veel weggebruikers lange tijd de tweede of derde rijstrook straffeloos bezetten.

— In de bebouwde kommen mogen de bestuurders echter de rijstrook kiezen die het best aan hun bestemming beantwoordt :

1. op rijbanen met éénrichtingsverkeer verdeeld in rijstroken ;



5. Snelheidsbeperkingen en afstand tussen de voertuigen.

— De bestuurder moet, rekening houdend met zijn snelheid, een voldoende veilige afstand behouden tussen zijn voertuig en de voorligger.

— De snelheid van de voertuigen en slepen met een hoogste toegelaten gewicht van meer dan 7,5 ton alsook van de autobussen wordt beperkt tot 90 km/u. zowel op autosnelwegen als op wegen met vier rijstroken of meer, waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting.

Teneinde tot een zekere uniformisatie te

komen werd het hoogste toegelaten gewicht van 5 op 7,5 ton gebracht.

Dezelfde tonnemaat is tevens voorzien met betrekking tot de leeftijd van de bestuurders, het parkeerverbod in de bebouwde kommen en de afstand tussen de voertuigen. Deze bepalingen zijn niet alleen van toepassing op zware voertuigen maar ook op vrachtwagens en aanhangwagens die een sleep vormen.

- Buiten de bebouwde kommen moet eveneens een afstand van ten minste 50 meter gehouden worden tussen voertuigen en slepen waarvan de lengte meer dan 7 meter bedraagt, dit om de voertuigen die willen inhalen toe te laten, in geval het nodig is, hun plaats rechts op de rijbaan weer in te nemen.

6. Voorrang en vrijmaken van kruispunten.

- Een bestuurder met voorrang die gestopt heeft verliest zijn voorrang wanneer hij zijn voertuig opnieuw in beweging brengt.

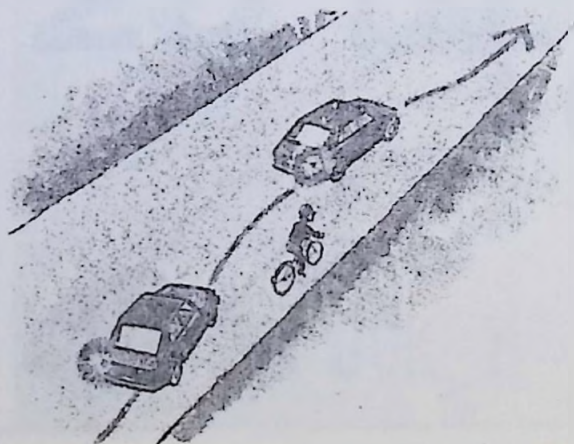
Deze nieuwe bepaling steunt op een constante rechtspraak over dit punt, het gaat hier namelijk om een maneuver.

- Er wordt duidelijker gezegd dat men geen kruispunt mag oprijden wanneer het verkeer zodanig in de knoop zit dat men waarschijnlijk op het kruispunt zou moeten stoppen en aldus het dwarsverkeer zou hinderden.

De nieuwe tekst verruimt dus het toepassingsveld met het oog op de betere doorstroming van het verkeer, en dit in overeenstemming met de internationale tekst.

7. Inhalen

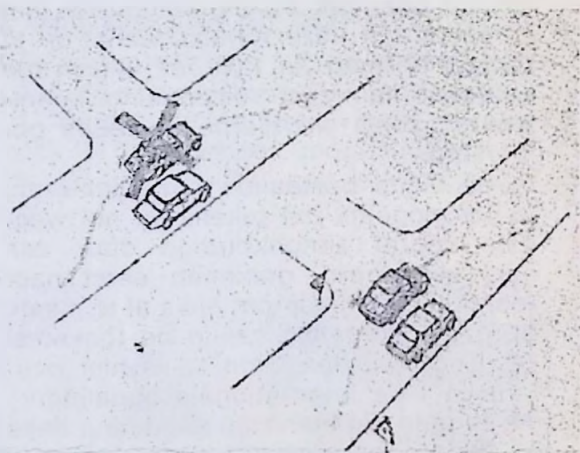
- Het feit dat men in de ene rijstrook sneller rijdt dan in de andere (wanneer men zelf zijn rijstrook mag kiezen in een bebouwde kom) wordt niet als inhalen beschouwd.
- Van zodra men een zijdelingse verplaatsing, hoe klein ook, doet om in te halen, is men verplicht de richtingaanwijzers te gebruiken om zijn voornemen kenbaar te maken.



- Na eik inhaalmaneuver moet men voorts richtingaanwijzers gebruiken om aan te duiden dat men terug zijn plaats gaat innemen. Dat is zeer nuttig en noodzakelijk om de andere weggebruikers van zijn voornemen in kennis te stellen.

Het naar rechts knippen was ten andere reeds verplicht op wegen met rijstroken, want dan gaat het om een verandering van rijstrook.

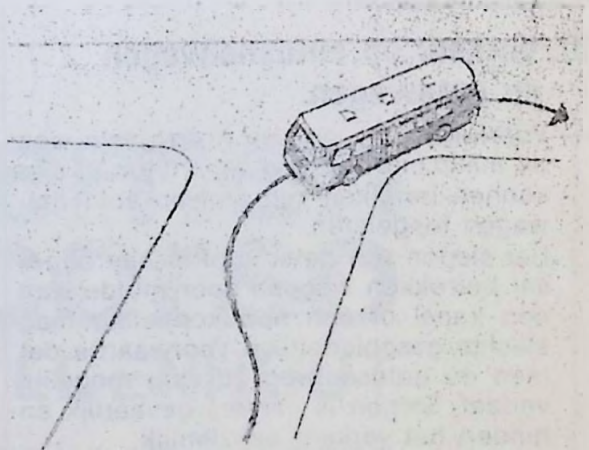
- Voortaan zal inhalen steeds verboden zijn op een kruispunt waar rechts voor gaat, of men voorrang heeft of niet. Deze nieuwe beperking heeft in feite alleen maar betrekking op een inhaalmaneuver ter hoogte van een T-kruispunt: men zal er slechts mogen inhalen indien men voorrang heeft krachtens een voorrangsbord.



Vermits een bestuurder hier slechts kan inhalen mits hij gedekt is door een voorrangsteken. Als er geen voorrangsbord is zou de bestuurder die inhaalt immers het gevaar lopen een voertuig op zijn weg te vinden dat op regelmatige wijze uit de weg links van hem komt.

8. Veranderen van richting.

- Wanneer men naar rechts gaat dan moet men zo dicht mogelijk bij de rechterrand van de rijbaan blijven.



Deze bepaling kan niet steeds geëerbiedigd worden wanneer de hoek van de bocht, de afmetingen van het voertuig en zijn lading noodzakelijk eerst een naar links te gaan alvorens rechts af te slaan.

Daar dit maneuver gevaarlijk is, werd de verplichting opgelegd er zich vooraf van te vergewissen dat geen achterligger met een inhaalmaneuver begonnen is en dat er geen gevaar bestaat voor de andere bestuurders. Men heeft hiermede speciaal de tegenliggers bedoeld. Hoewel men eerst even naar links uitwijkt, moet men tijdig de rechter richtingaanwijzers gebruiken. Eerst naar links knippen zou bepaalde bestuurders kunnen misleiden. Bijvoorbeeld, een bromfietser die rechts gaat inhalen denkende dat de vrachtwagen links wil afslaan.

- Het kan gebeuren dat, op de weg die men gaat oprijden, het verkeer in meerdere files geschiedt of dat men zijn rijstrook mag kiezen, en dat zal vaak het geval zijn op de brede wegen van de bebouwde kommen.

Op dat ogenblik zal de bestuurder niet verplicht zijn deze rijbaan rechts op te rijden: hij mag de rijstrook kiezen die het best aan zijn bestemming beantwoordt, zoals we hierboven reeds opmerkten.

- In de thans bestaande reglementering is het mogelijk dat tekens op het wegdek, vooraf aangekondigd door een aanwijzingsbord, gebieden eerst naar rechts uit te wijken om links af te slaan. Dergelijke regeling zal in de toekomst gewijzigd worden want ze is niet conform met de internationale bepalingen, die zeggen dat men zich altijd naar links moet begeven om links af te slaan. De betreffende bebakening zal evenwel van kracht blijven tot 1 januari 1978.

9. Stoppen op overwegen.

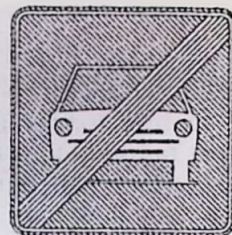
Een bestuurder mag voortaan niet meer een overweg oprijden wanneer het verkeer zodanig belemmerd is dat hij waarschijnlijk op die overweg zou moeten stoppen. Tot nu toe was het alleen verboden stil te staan of te parkeren op deze overwegen. Om veiligheidsredenen zag het er naar uit dat hier een gelijkaardige regeling nodig was als voor de kruispunten en de voetgangersoversteekplaatsen.

10. Verkeer op autosnelwegen en autowegen.

- Voertuigen die op een horizontale weg de minimum snelheid van 70 km/u. niet kunnen bereiken zijn niet op autosnelwegen toegelaten.

Het slepen van defecte of in een ongeval betrokken wagens door middel van een kabel of een noodkoppeling mag slechts geschieden op voorwaarde dat men de autosnelweg zo vlug mogelijk verlaat. Slepen is immers gevaarlijk en hindert het verkeer aanzienlijk.

- Overeenkomstig de internationale conventies werd een nieuwe categorie wegen in het leven geroepen, de zogenoemde « autowegen », aangeduid door volgende borden:

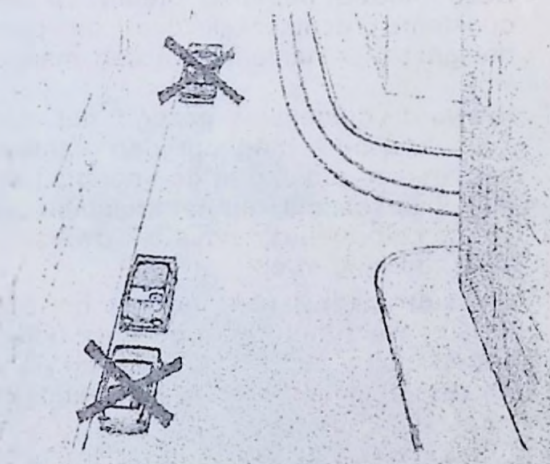


Deze categorie omvat in essentie wegen die bestemd zijn om autosnelwegen te worden en waarop het verkeer reeds toegelaten zal worden in afwachting dat de tweede rijbaan aangelegd wordt of het geheel van de kunstwerken voltooid is.

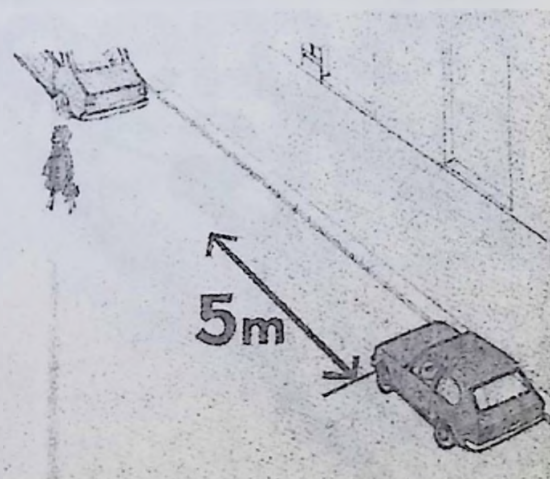
Op deze wegen mogen dan auto's en motorrijwielen rijden. Er kunnen ook kruispunten op voorkomen. Er is echter geen minimumsnelheid voorzien.

11. Stilstaan- en parkeerverbod.

Op dit gebied werden belangrijke wijzigingen aangebracht, meer bepaald wat betreft de geldigheid van de parkeerborden. Wij citeren hier in het kort de wijzigingen die betrekking hebben op de parkeerregels. Op deze stof komen wij trouwens in een volgend artikel uitvoerig terug.



- Het zal niet meer toegelaten zijn een voertuig links van de rijrichting (op wegen met dubbele rijrichting) te plaatsen, zelfs indien rechts een parkeerverbod geldt of parkeren onmogelijk is wegens plaatselijke omstandigheden.
- Het zal eveneens verboden zijn een voertuig te laten stilstaan of te parkeren:



- a. op minder dan 5 meter vóór de voetgangersoversteekplaatsen, en niet enkel meer op deze oversteekplaatsen,
 - b. op minder dan 20 meter vóór verkeerslichten en verkeersborden zoals voorzien in artikel 24 van het nieuwe reglement,
 - c. op de rijbaan nabij de top van een helling of in een bocht wanneer de zichtbaarheid onvoldoende is, en dit zowel in de bebouwde kommen als daarbuiten.
- Parkeren zal niet meer toegelaten zijn :
- a. op de middenste rijbaan van een openbare weg met drie rijbanen,
 - b. buiten de bebouwde kommen, langs de linkerkant van een rijbaan van een openbare weg met twee rijbanen.

Teneinde de manoeuvres van bussen aan hun halte te vergemakkelijken, werd de zone waarin het verboden is te parkeren van 12 op 15 meter gebracht, langs weerszijden van het bord dat deze halte aanwijst.



In de bebouwde kommen daarentegen zal het parkeren langs beide zijden van de

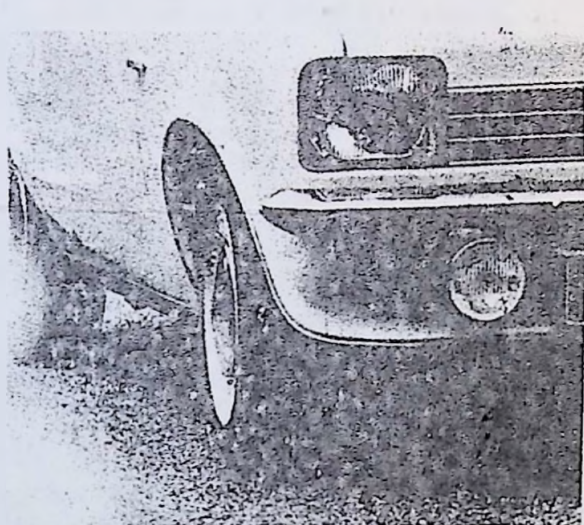
rijbaan met éénrichtingsverkeer toegestaan zijn mits de weg breed genoeg is. Buiten de bebouwde kommen mag het voertuig niet enkel op de gelijkgrondse berm geplaatst worden maar op eender welke berm, met dien verstande dat er nog ruimte genoeg vrij is voor de voetgangers.

Op plaatsen waar parkeermeters staan moet men zich aan de gebruiksmodaliteiten van deze toestellen aanpassen. Daar zullen geen verbodsborden meer geplaatst worden. Deze bepaling is in werking getreden op 9 december 1975.

De voorzorgsmaatregelen voor het openen van portieren zijn uitgebreid in die zin dat het verboden zal zijn een deur open te laten indien het een gevaar of een belemmering voor de andere weggebruikers betekent.

12. Gebruik van de lichten.

- De voormistlichten mogen gebruikt worden bij mist, sneeuwval of felle regen.
- Achtermistlichten, die op het natte wegdek fel weerkaatsen, mogen slechts gebruikt worden bij mist of sneeuwval.



JUBILEUM

**25° bloemen
corso
LOENHOUT**

ZONDAG 12 SEPT.

KOMT GIJ OOK ?

wanneer de zichtbaarheid minder dan ongeveer 100 meter bedraagt.

Sedert 1 december 1975 is het niet meer toegelaten achtermistlichten te monteren die niet gehomologeerd zijn. Vanaf 1 februari 1976 zullen de nieuwe voertuigen moeten uitgerust zijn met één of twee achtermistlichten conform het technisch reglement.

13. Valhelm.

Van 1 oktober 1976 af zullen de bestuurders en de passagiers van bromfietsen verplicht zijn een valhelm te dragen.

Teneinde de bescherming geboden door de helm nog op te voeren, werden een aantal nieuwe normen gepubliceerd :

- tot 1 oktober 1976 mogen de helmen die aan de oude normen (merk NBN 626 BENOR 1963) beantwoorden, nog verkocht worden.
- van 1 oktober 1976 af mogen enkel nog helmen verkocht worden die aan de nieuwe normen beantwoorden en die met een E gemerkt zijn.
- het dragen van helmen die aan de oude normen beantwoorden en die vóór 1 oktober 1976 gekocht werden, zal toegestaan zijn tot 1 januari 1982.

14. Fietzers.

- Buiten de bebouwde kommen mogen de fietsers en de bromfietsers, bij gebrek aan fietspaden, op de gelijkgrondse bermen rijden rechts in de richting waarin zij zich verplaatsen, op voorwaarde dat zij de voetgangers niet in gevaar brengen.
- De fietsers moeten tevens achter elkaar rijden buiten de bebouwde kommen wanneer er om het even welk voertuig nadert.
- Op alle fietsen zal een witte reflector verplicht zijn, naast de gele of oranje reflectoren die op de trappers voorzien zijn. De bepaling treedt in werking op 1 januari 1978.

15. De banden.

- Onder de technische bepalingen van titel IV stippen we ook nog een nieuw voorschrift aan betreffende de banden van personenauto's en auto's voor dubbel gebruik. In de eerste plaats is het verplicht banden van dezelfde structuur, hetzij radiaal, hetzij diagonaal, te monteren op dezelfde as, en dat is gemakkelijk te begrijpen.

Daarenboven moet de achteras met radiaalbanden uitgerust zijn als op de vooras radiaalbanden liggen. Dit is zeer belangrijk voor de stabiliteit en de wegligging van het voertuig. Het is trouwens een aanbeveling van de Economische Raad voor Europa te Genève.

- Opnieuw ingesneden banden zullen niet meer toegelaten worden zowel voor personenauto's als auto's voor dubbel gebruik.



- Spijkerbanden zijn eveneens uit den boze wegens de schade die ze aan het wegdek aanrichten. De minister van verkeerswezen kan echter ten uitzonderlijke titel het gebruik ervan toestaan wegens barre weersomstandigheden.

**

De nieuwe bepalingen ten behoeve van minder-validen en gehandikaptten traden in werking op 9 december 1975. De pers heeft toen trouwens nadere informatie verschaft over deze stof.

Zoals men weet werden deze bepalingen opgenomen omwille van de grote hinder die zwaar gehandikaptten en blinde personen in het verkeer ondervinden. Men heeft dus voorzien dat zij bepaalde parkeerfaciliteiten krijgen en deze bepalingen werden nog uitgebreid tot minder-validen en gehandikaptten die door een derde vervoerd worden.

Op reglementair vlak waren er ook problemen betreffende het gebruik van rolstoelen voorzien van een kleine motor, want zij werden ook als voertuigen met eigen beweegkracht beschouwd.

De vereisten met betrekking tot de minimum leeftijd voor het besturen, het gebruik van de lichten en de plaats van deze voertuigen op de openbare weg werden gewijzigd ten gunste van de desbetreffende weggebruikers.

**

In een volgend artikel zullen wij uitvoerig handelen over de verkeerstekens, waarbij wij nader zullen ingaan op verscheidene interessante punten. De verkeersborden in verband met het stilstaan en het parkeren moeten in elk geval zeer aandachtig bekeken worden.

A. TIMMERMANS.