Gedownload van https://www.wegcode.be/nl/code-van-de-openbare-weg/korte-samenvatting

Let op: de inhoud van dit document is slechts geldig op het moment van downloaden. Aangezien de informatie op onze website regelmatig wordt bijgewerkt, kan de inhoud intussen gewijzigd zijn.

Publicatiedatum: 11 september 2024 - **Downloaddatum:** 13 november 2026

KORTE SAMENVATTING

Op deze pagina leggen we uit wat er verandert op 1 juni 2027 en waarom.

Wat gaat er gebeuren?

Op 1 juni 2027 zullen de verkeersregels lichtjes wijzigen. Op dat moment treden immers vier nieuwe reglementen met verkeersregels in werking: de federale Code van de openbare weg, de Brusselse Code van de openbare weg, het Vlaams verkeersreglement en de Waalse Code van de openbare weg. Samen vervangen ze het Koninklijk besluit van 1 december 1975 betreffende het algemeen reglement op de politie over het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg, doorgaans “Wegcode” of “Verkeersreglement” genoemd.

De termijn van ongeveer twee jaar tussen de publicatie en de inwerkingtreding van deze reglementen is bedoeld om voldoende tijd te voorzien voor de nodige aanpassingen, voornamelijk op het gebied van regelgeving, handhaving en opleidingen.

Waarom een nieuwe Code?

De Wegcode dateert van 1975 en is sindsdien meerdere keren gewijzigd in een poging rekening te houden met de voortdurende veranderingen op het vlak van verkeersveiligheid en mobiliteit die voorbije halve eeuw kende (de opkomst van de elektrische fiets en step, de ontwikkeling van gedeelde auto’s zoals carpoolen en autodelen, enz.).

Enerzijds was het hoogtijd om de soms onvolledige of verouderde regels bij te werken en anderzijds de regelgeving op een meer coherente manier te herstructureren.

Een beter leesbare en coherente tekst

Het belangrijkste doel van de nieuwe Code van de openbare weg is ervoor te zorgen dat elke weggebruiker, ongeacht zijn of haar leeftijd of opleidingsniveau, **begrijpt** wat er van hem of haar verwacht wordt en om onduidelijkheden te vermijden. Een voortdurende zorg: informatie plaatsen waar men die verwacht te vinden.

Daarom werden meerdere bepalingen **geordend volgens gebruikerscategorieën**, voornamelijk met betrekking tot hun plaats op de openbare weg. Afhankelijk van hun vervoerswijze kunnen weggebruikers dus gemakkelijker de regels terugvinden die van toepassing zijn op de delen van de openbare weg die zij gebruiken.

Veel regels die voorheen verspreid waren in de code, zijn **gehergroepeerd**. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de regels die van toepassing zijn op groepen, of het nu gaat om groepen voetgangers, fietsers, bromfietsers, motorrijders of ruiters. Voorrangsregels zijn ook samengebracht in een geheel van bepalingen. De toegangs- en verkeersregels op bepaalde specifieke openbare wegen, zoals voetgangerszones, woonerven of voorbehouden wegen, zijn vastgelegd in een uniforme structuur.

Het hoofdstuk over **verkeersborden** werd grondig herzien om de borden te moderniseren, nieuwe toe te voegen en hun betekenis duidelijker te maken. Er zijn nieuwe symbolen, conform het Verdrag van Wenen, gebruikt om het gebruik van tekst en de daaruit voortvloeiende begripsproblemen te vermijden.

Alle weggebruikers een eerlijke plaats op de openbare weg geven, actieve mobiliteit bevorderen en verkeersveiligheid verbeteren

Het is essentieel om opnieuw na te denken over de manier waarop de openbare weg wordt gedeeld om zo de plaats die aan elke weggebruiker wordt gegeven opnieuw in evenwicht te brengen. In overeenstemming met de klimaatdoelstellingen is het meer dan noodzakelijk een kader te creëren waarin actieve en duurzame mobiliteitsvormen zich in alle veiligheid kunnen ontwikkelen.

Met essentiële maatregelen op vlak van verkeersveiligheid zal de Code van de openbare weg een extra instrument zijn om de doelstelling van het terugdringen van het aantal zwaargewonden en verkeersdoden op onze wegen te bereiken. De nieuwe code zal de veiligheid van iedereen verbeteren, vooral die van de kwetsbare weggebruikers.

Belangrijkste wijzigingen voor de weggebruikers

Voetgangers

- wanneer tweewielers (fietsen, bromfietsen, motorfietsen) op het trottoir geparkeerd mogen worden, moet er minstens 1,5 m vrije ruimte zijn om voetgangers niet te hinderen;
- of het nu op de rijbaan is of niet, de zijdelingse afstand tussen een rijdend voertuig en een voetganger, fietser of ruiter moet minstens 1 m zijn binnen de bebouwde kom (1,5 m buiten de bebouwde kom);
- een kruispunt diagonaal oversteken mag als er een “integraal groen verkeerslicht” staat (mits specifieke aanleg);
- groepen voetgangers die ’s avonds of ’s nachts op de weg lopen, kunnen er nu voor kiezen dat elk lid van de groep een reflecterend hesje draagt in plaats van verlichting te gebruiken (één vooraan, één achteraan de groep).

Fietsers

- een nieuw bord (R12) kan worden geplaatst om een niet-verplicht fietspad aan te duiden, zodat fietsers de rijbaan mogen gebruiken als ze daar de voorkeur aan geven;



- fietsen op het trottoir is toegestaan tot en met de leeftijd van 11 jaar;
- de toegestane grootte van groepen fietsers is veranderd: een groep fietsers wordt nu geacht 10 of meer leden te hebben (voorheen 15) en maximaal 100 leden (voorheen 150). In dit geval zijn specifieke bepalingen van toepassing (mogelijkheid om op de rijbaan te rijden, zelfs als er een fietspad is, met twee naast elkaar rijden, …)
- er wordt een nieuwe mogelijkheid geboden aan fietsers (en tweewielige bromfietsen) om tussen twee rijstroken door, langs stilstaande of langzaam rijdende auto’s te rijden, ook aan de rechterkant;
- wanneer het B22-verkeersbord aanwezig is, mogen fietsers en speedpedelecs nu door rood of oranje licht rijden om linksaf te slaan (naast de mogelijkheid om rechtsaf te slaan of rechtdoor te gaan, op voorwaarde dat ze voorrang verlenen aan andere weggebruikers);



- waar er geen ruimte is om een fietspad aan te leggen, maar fietsen op de rijbaan niettemin gevaarlijk is, kan de wegbeheerder fietsen op het trottoir toestaan. In dit geval behouden voetgangers de absolute voorrang op het trottoir.





Speedpedelecs

- hebben nu toegang tot voetgangerszones, op voorwaarde dat ze niet sneller dan stapvoets rijden en voetgangers en andere weggebruikers respecteren;
- net als andere bromfietsen, moeten speedpedelecs specifieke regels volgen als ze in groep rijden.

Bromfietsen klasse B

- zijn voortaan verplicht om op de rijbaan te rijden en niet op het fietspad als de maximumsnelheid 50 km/u of lager is.

Motorfietsen

- het inhaalverbod (C35 en C39) geldt nu ook ten aanzien van motorfietsen;
- motorfietsen mogen voortaan alle richtingaanwijzers gebruiken bij het filefilteren.

Auto’s

- zowel de bestuurder als zijn passagier (volwassene) kunnen nu worden beboet als de passagier geen veiligheidsgordel draagt;
- bij pech of een ongeval wordt het gebruik van alle richtingaanwijzers verplicht (indien mogelijk). Zo niet moet de gevarendriehoek op een afstand van 100 m worden geplaatst op autosnelwegen en autowegen.

Rustig samengaan van vervoersmodi

Het **stilstaanverbod** wordt toegevoegd aan het parkeerverbod op volgende plaatsen:

- waar de doorgang van trams belemmerd wordt;
- op plaatsen voorbehouden voor personen met een handicap;
- op busbanen;
- op delen van de openbare weg die voetgangers, fietsers, bromfietsers klasse A of ruiters gebruiken (borden D9, D11, D13, D15);
- op rotondes.

Als alleen voertuigen voor openbaar vervoer op de busstrook mogen rijden (evenals andere voertuigen, zoals fietsen of taxi’s, indien een onderbord dit aangeeft), mag een ander voertuig deze gebruiken om van richting veranderen, maar alleen vanaf het punt waar de streep onderbroken is.

Verkeersveiligheid voor iedereen

De Code van de openbare weg benadrukt de voorzichtigheidsregel die door iedereen moet worden nageleefd ten opzichte van andere weggebruikers, en in het bijzonder de meer kwetsbare gebruikers:

- tripleren is voortaan verboden als het eerst ingehaalde voertuig een motorfiets, fiets of bromfiets is;
- bij pech wordt het dragen van een retro-reflecterend hesje ook verplicht op autowegen en in tunnels (naast autosnelwegen).

Aangepaste verkeersborden

Een andere ambitie van de Code van de openbare weg betreft de verkeersborden die moderner, maar ook duidelijker zijn gemaakt.

De meeste borden zijn aangepast om aan een aantal doelstellingen te voldoen:

- in overeenstemming zijn met het Verdrag van Wenen en internationaal geharmoniseerd zijn;
- zo zichtbaar mogelijk zijn (met een witte of zwarte rand);
- genderneutraal zijn;
- moderner zijn.

De kleur van de onderborden is ook gewijzigd: deze borden zijn nu zwart op een witte achtergrond (in plaats van wit op een blauwe achtergrond).

De Code van de openbare weg bevat **nieuwe gevaarsborden**, zoals:

- A18. Mist



- A24. Plaats waar veel ruiters komen



- A34. Ongeval

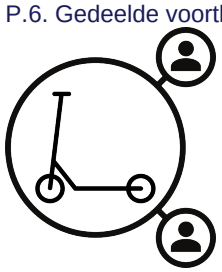


Er zijn ook nieuwe symbolen geïntroduceerd, zoals:

- P.3. Bakfiets



- P.6. Gedeelde voortbewegingstoestellen



Er werd een **nieuwe categorie verkeersborden** geïntroduceerd: “De verkeersborden met bijzondere voorschriften”. Deze categorie is beter leesbaar voor weggebruikers en omvat borden die zones aangeven waar specifieke regels gelden (snelheid, inhalen, parkeren, enz.). Voor meer duidelijkheid kan de toegestane maximumsnelheid (die van gewest tot gewest kan verschillen) op de borden worden aangegeven.

Deze omvatten bijvoorbeeld schoolomgevingen, voetgangerszones, erven en fietszones.

- R5. Begin van een erf



R14. Begin van een voetgangerszone

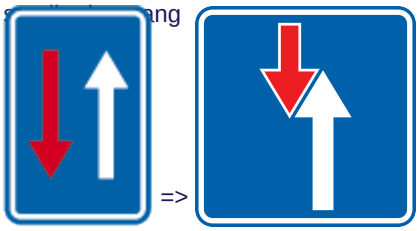


De verkeersborden werden **gemoderniseerd voor een betere zichtbaarheid**, bijvoorbeeld:

- oversteekplaats voor voetgangers



- [illegible]ang



Om wegbeheerders in staat te stellen verkeersborden te vervangen wanneer ze versleten zijn en om de bijbehorende uitgaven te spreiden (de meeste verkeersborden hebben een levensduur van 10 jaar), is er een overgangsperiode tot 1 januari 2045 voorzien voor de geleidelijke invoering van de nieuwe verkeersborden. Tijdens deze periode krijgen oude borden die niet overeenstemmen met de nieuwe borden die in de code van de openbare weg zijn voorzien, dezelfde betekenis als de nieuwe verkeersborden.