

## **Toelichting bij het ministerieel besluit van 9 april 2021 tot wijziging van diverse bepalingen van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald**

### Algemeen

In deze toelichting wordt verstaan onder het:

- 1° verkeersreglement: het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg;
- 2° reglement van de wegbeheerder: het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald.

### Artikel 1

#### *1° invoeging van een nieuw punt 3.1.3*

Het nieuwe punt 3.1.3 bevat een gelijkaardige plaatsingsvoorwaarde als degene die oorspronkelijk was opgenomen in artikel 61.3.2 van het verkeersreglement. De bepaling wordt geschrapt uit het verkeersreglement en een gelijkaardige bepaling wordt opgenomen in de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens.

Een weggebruiker moet weten wat de betekenis is van de lichten. Dit is opgenomen in het verkeersreglement. Het is aan de wegbeheerder om ervoor te zorgen dat de verkeerslichtenregeling veilig is. Bepalingen die dit in goede banen moeten leiden, horen thuis in het reglement van de wegbeheerder.

De bepaling in artikel 61.3.2 van het verkeersreglement stelt dat wanneer verkeerslichten op een kruispunt geplaatst zijn, het groene of oranjegele licht slechts mogen verschijnen wanneer de rode lichten branden voor het verkeer dat uit de dwarswegen komt.

Deze bepaling verhindert onder meer een flexibele toepassing van het driekleurig stelsel met pijlen en de uitrol van het vierkant-groen principe met gewone klassieke fietserslichten.

De nieuwe regeling die thans wordt opgenomen in het reglement van de wegbeheerder voorziet een aantal uitzonderingen:

- voor situaties waarin geen snijdende verkeersstromen ontstaan, bijv. wanneer gewerkt wordt met pijlvormige lichten waarbij verkeer uit de dwarswegen gelijktijdig groen kan hebben zonder dat bestuurders met elkaar in conflict komen;
- in functie van de toepassing van 'vierkant groen' voor fietsers, waarbij gelijktijdig groen kan gelden – ook voor het fietsverkeer dat uit de dwarswegen komt;

- in functie van de toepassing van 'rechts, links en/of rechtdoor vrij' voor fietsers. In dat geval verschijnt immers een oranjegeel (knipperend) licht wanneer de groene lichten branden voor het verkeer dat uit de dwarswegen komt.

Deze aanpassing moet de nodige flexibiliteit bieden om een bredere toepassing van het driekleurig stelsel met pijlen en de uitrol van het vierkant-groen principe mogelijk te maken (zowel met gewone klassieke fietserslichten als met de fietserslichten met pijltjes).

#### 2° *opheffing eerste en derde lid van punt 3.3.1*

Artikel 3.3.1. lid 1 van het reglement van de wegbeheerder reserveert het driekleurig stelsel met pijlen voor bijzondere gevallen, wanneer met name de andere driekleurige stelsels niet toelaten het verkeer de gewenste vlotheid te verzekeren of in voldoende veilige omstandigheden te regelen.

In de praktijk worden driekleurige stelsels met pijlen toegepast om verkeerslichtengeregelde kruispunten conflictvrij te regelen. Omdat het gewenst is dit maximaal te kunnen doen en niet voor te behouden voor bijzondere gevallen, is het aangewezen dit lid te schrappen.

Artikel 3.3.1. lid 3 van het reglement van de wegbeheerder verbiedt op eenzelfde kruispunt de combinatie van het (driekleurig) pijlenstelsel en een ander driekleurig verkeerslichtenstelsel te combineren, behalve voor de regeling van het links afslaand verkeer.

Het is aangewezen dergelijke combinatie ook te voorzien voor rechts afslaand verkeer, waardoor deze bepaling dan ook beter geschrapt wordt.

#### 3° *vervanging punt 3.4*

Het huidige artikel 3.4 behandelt de lichten bestemd voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen. Het is nodig deze categorie verder te differentiëren rekening houdend met de recente wijzigingen in het verkeersreglement. Zo werden in het verkeersreglement de driekleurige fietserslichten met pijltjes (artikel 61.1.7°) en het bijkomend oranjegeel knipperlicht met fietssilhouet en oranjegele knipperende pijl (artikel 61.1.9°) toegevoegd.

Het volledige punt 3.4 wordt vervangen en omvat volgende aanpassingen:

- een aanpassing van de titel van punt 3.4 met verwijzing naar de verschillende (brom)fietserslichten (hierna: fietserslichten) uit de volgende artikelen van het verkeersreglement:
  - artikel 61.1.6° :de (klassieke) driekleurige fietserslichten;
  - artikel 61.1.7° :de lichten die het 'vierkant groen voor fietsers' aanduiden;
  - artikel 61.1.9° :de lichten die het 'rechts, links en/of rechtdoor vrij voor fietsers' aanduiden.

De driekleurige lichten met het verlichte silhouet van een fiets en een voetganger (artikel 61.1.8° van het verkeersreglement) worden vooralsnog niet in deze plaatsingsvoorwaarden opgenomen.

Zoals opgemerkt tijdens de werkzaamheden tot herziening van de wegcode zijn deze lichten strijdig met het Verdrag van Wenen van 1968 inzake verkeerstekens. Zo vermeldt het verdrag: *"De voetgangerslichten moeten van het tweekleurenstelsel zijn, met twee lichten, onderscheidenlijk één rood en één groen licht"* (artikel 24.2 van het Verdrag), terwijl de fietserslichten tot het driekleurig stelsel behoren (artikel 23 van het Verdrag).

Verder stelt artikel 24.4 van het Verdrag van Wenen dat voetgangerslichten zo moeten ontworpen én gerangschikt zijn dat de mogelijkheid wordt uitgesloten dat zij door de bestuurders kunnen

worden beschouwd als verkeerslichten bestemd voor het verkeer met voertuigen: een combinatie van voetgangers/fietserslicht gaat conceptueel in tegen dit voorschrift. Voor zover het internationaal verdrag niet is aangepast, is een combinatie van voetgangerslichten en fietserslichten in één lens niet mogelijk.

- toevoeging van een aantal algemene bepalingen die gelden voor elk van deze fietserslichten:

- afmetingen van de cirkelvormige lichten – deze bepalingen waren eerder al voorzien voor de (klassieke) driekleurige fietserslichten, maar worden nu van toepassing voor alle fietserslichten;
- de mogelijkheid om de lichten te herhalen op ooghoogte van de fietser.

- een nieuwe onderverdeling i.f.v. de verschillende fietserslichten.

- bepalingen m.b.t. de (klassieke) driekleurige fietserslichten (punt 3.4.1):

- de verwijzing naar de plaat in bijlage 1 is aangepast, aangezien bijlage 1 wordt gewijzigd;
- de fietserslichten kunnen vandaag enkel worden geplaatst waar een fietspad is aangeduid door een verkeersbord D7 of D9 (bij vrijliggende fietspaden), of waar een weg voorbehouden is voor voetgangers, fietsers en ruiters door de verkeerstekens F99 tot F101b (huidig punt 3.4. lid 2 van het reglement van de wegbeheerder);
- deze bepaling wordt geschrapt (of beter gezegd: is niet meer overgenomen) om situaties te vermijden waarbij fietserslichten noodzakelijk worden geacht, maar de plaatsingsvoorwaarden dit (vooral nog) niet toelaten. Het schrappen van deze bepaling past in het 'toekomstbestendig' maken van de plaatsingsvoorwaarden, waarbij reglementering niet telkens moet worden aangepast wanneer een nieuwe verkeerssituatie (of een situatie die men eerder over het hoofd heeft gezien) zich aandient. Denk o.a. aan fietserslichten ter hoogte van voorbehouden wegen aangeduid d.m.v. borden F99c of F101c; fietserslichten die een voorstart mogelijk maken ter hoogte van aanliggende fietspaden van zodra het verkeersreglement wordt aangepast (zodat voor de fietsers de fietserslichten zouden prevaleren op de verkeerslichten met volle lens); situaties van beperkt éénrichtingsverkeer waarbij fietsers terechtkomen op een verkeerslichtengeregeld kruispunt (cirkelvormige lichten zijn dan eerder verwarrend); waarbij fietsers uit een jaagpad terecht komen op een verkeerslichtengeregeld kruispunt, etc;
- het tweede lid is overgenomen uit de bestaande plaatsingsvoorwaarden;
- het derde lid is aangepast in die zin dat het niet langer gaat om een maximumfietsersnelheid van 5m/s. De wettelijk voorgeschreven fietssnelheid betreft een ontruimingssnelheid en is in die zin eigenlijk een veronderstelde minimumsnelheid in plaats van een maximumsnelheid.

- bepalingen m.b.t. de driekleurige fietserslichten met pijltjes ('vierkant groen' – punt 3.4.2):

- het eerste lid verwijst naar de nieuwe plaat opgenomen in bijlage 1 van het besluit;
- de nieuwe bepalingen hebben betrekking op de brandduur van de lichten en zijn identiek aan de bepalingen die voorzien zijn voor de (klassieke) driekleurige fietserslichten.

- bepalingen m.b.t. het bijkomend oranjegeel knipperlicht met fietssilhouet en oranjegele knipperende pijl ('rechts, links en/of rechtdoor vrij voor fietsers' – punt 3.4.3):

- het eerste lid verwijst naar de nieuwe plaat opgenomen in bijlage 1 van het besluit;
- de nieuwe bepaling legt de volgorde vast waarin de verkeerslichten mogen oplichten: na het oplichten van het oranjegele knipperlicht, mag enkel een groen licht volgen.

Artikel 2        *vervanging eerste t.e.m. vijfde lid in punt 4.1*

Artikel 4.1 van het reglement van de wegbeheerder bevat diverse bepalingen inzake voetgangerslichten die voor wijziging in aanmerking komen, zodat het volledige punt 4.1 integraal wordt vervangen.

Het eerste lid verwijst nu ook naar de nieuwe plaat opgenomen in bijlage 1 van het besluit. De bepalingen opgenomen in het artikel zijn van toepassing op beide types van voetgangerslichten (zonder of met pijltjes).

De huidige tekst van het eerste lid legt voor de voetgangerslichten een diameter vast van 0,18 m tot 0,21 m.

Deze afmetingen gelden voor de 'klassieke' opstelling waarbij voetgangerslichten aan het einde van de oversteek worden aangebracht.

Nieuw is dat de mogelijkheid wordt voorzien om voetgangerslichten voor de oversteek aan te brengen, op ooghoogte van de voetganger door middel van lichten met een kleinere diameter. Voetgangerslichten voor de oversteekplaats kunnen vermijden dat afslaan autobestuurders het rode voetgangerslicht zien en verkeerdelijk veronderstellen dat er geen voetgangers en fietsers meer mogen oversteken.

Het tweede lid van het huidige artikel 4.1 bepaalt dat het vaste groene licht minimaal brandt gedurende een periode die de voetganger in staat moet stellen over te steken met een snelheid van 1,20 m per seconde.

Wegens de onnodig lange groentijd in deze omschrijving is een conflictvrije voetgangersoversteek meestal onmogelijk te bekomen. Deze bepaling wordt beter geherformuleerd in die zin dat het groene licht minimaal gedurende vier seconden brandt. De minimale ontruimingstijd, voortaan gerekend vanaf het einde van het vast groen, bedraagt in dit verhaal nog steeds de betreffende oversteeklengte gedeeld door de ontruimingssnelheid van voetgangers. Die snelheid wordt maximaal 1 m/s in plaats van 1,2 m/s (zie verder).

Het derde lid bepaalt actueel dat bij toepassing van knipperend groen voetgangerslicht, de duurtijd tussen drie en vijf seconden ligt.

Het is aangewezen de duurtijd te herformuleren naar "minstens drie seconden", om een aangepaste regelingencyclus voor elk kruispunt te kunnen uitwerken. De optimale knipperduur is immers afhankelijk van de oversteeklengte.

Met dezelfde bedoeling is het aangewezen om het huidige vierde lid anders te omschrijven. Vandaag wordt bepaald dat het voor de voetgangers bestemde rode licht moet aangaan enkele ogenblikken voor dat de lichten aangaan die de bestuurders toelaten de oversteekplaatsen voor voetgangers te dwarsen.

Bij gebruik van groen knipperende voetgangerslichten verliest men onder deze omschrijving een aantal nuttige seconden. Een betere omschrijving is om het vast branden van het groene voetgangerslicht te laten eindigen enkele ogenblikken voor dat de lichten van het dwarsverkeer op groen springen.

Om toe te laten dat ook personen met een beperkte mobiliteit tijdig kunnen oversteken is het aangewezen de tot op heden gekende voetgangerssnelheid van 1,20 m/s in het vijfde lid te

reduceren tot 1,00 m/s en te omschrijven als een maximum, zodat in bepaalde situaties ook lagere snelheden kunnen worden toegepast.

### Artikel 3      *wijziging punten 6.5.1 en 6.6.1*

Tot op heden liet het reglement van de wegbeheerder enkel kleinere afmetingen van verkeersborden toe in onderbruggingen en in tunnels. Dit was ingegeven door een gebrek aan voldoende ruimte voor grotere borden.

Een gelijkaardige regeling is gewenst voor tijdelijke signalisatie met veranderlijke informatie boven de rijstroken. Dit komt tegemoet aan de noodzaak om bij werken, waarbij vaak tijdelijke seinbruggen worden opgesteld met dynamische signalisatie, hierop iets kleinere signalisatieborden te kunnen plaatsen. Grotere borden zijn wegens beperkte hoogte en verhoogde windgevoeligheid in die omstandigheden vaak niet gewenst. Wegens het lichtgevend dynamisch karakter van deze borden, blijft deze signalisatie goed zichtbaar.

Deze regeling veronderstelt een aanpassing zowel in punt 6.5.1 m.b.t. signalisatie met veranderlijke informatie als in punt 6.6.1 m.b.t. rijstrooksignalisatie.

### Artikel 4      *toevoeging nieuw tweede lid in punt 9.9.3°*

Het huidige punt 9.9.3° bepaalt dat een snelheidsbeperking buiten de bebouwde kom moet aangekondigd worden wanneer de opgelegde snelheidsbeperking in vergelijking met de voordien geldende snelheid meer dan 20 km/u bedraagt. De wegbeheerder heeft dus in dit geval de keuze; hetzij de snelheidsbeperking met een bord C43 per stappen van 20 km/u aan te duiden, hetzij een onderbord te gebruiken met de aangeduide afstand vanaf wanneer de snelheidsbeperking van toepassing is. Deze bepaling moet ervoor zorgen dat bestuurders niet plots in de remmen moeten vliegen.

Deze verplichting hindert een soepele toepassing van de dynamische signalisatie rekening houdend met de drukte van het verkeer.

In dergelijke situaties is de verkeerssituatie van die aard dat een snelheidsverlaging – ook wanneer het verschil meer dan 20 km/u bedraagt – niet ‘onverwacht’ komt. Een gemiddeld voorzichtig weggebruiker moet dus niet meteen in de remmen vliegen.

Dit ligt in de lijn van de relatieve snelheidsbeperking opgelegd bij artikel 10.1.1° van het verkeersreglement: *“Elke bestuurder moet zijn snelheid regelen zoals vereist wegens de aanwezigheid van andere weggebruikers, ... de verkeersdichtheid, ...”*.

Bovendien kan dynamische signalisatie van voldoende verre afstand worden waargenomen.

Ook is een afwijking van genoemde regel gewenst bij opritten op autosnelwegen waar kort op de oprit vaak een beduidend lagere snelheid van toepassing is dan het 120 km/u regime welke het bord F5 met zich mee brengt. Dezelfde redenering geldt trouwens voor het eerste verkeersbord C43 dat van toepassing is op de uitvoegstrook van een afrit.

Het nieuwe tweede lid voorziet een afwijking voor beide aspecten.

## Artikel 5

### *1° en 2° opheffing verwijzing naar F1 en F3 in punt 12.1*

Deze aanpassing brengt artikel 12.1 van het reglement van de wegbeheerder in overeenstemming met de actuele borden F1a, F1b, F3a en F3b, die definitief de borden F1 en F3 hebben vervangen.

De verwijzing naar de oude borden wordt geschrapt.

### *3° invoeging borden F1a en F3a in punt 12.1*

In het derde punt van de opsomming, dat handelt over de wijze van aanduiding van de namen van gemeenten die zich over diverse bebouwde kommen uitstrekken, wordt verduidelijkt dat dit enkel maar van toepassing is op de borden die een naam bevatten, zijnde de borden F1a en F3a.

### *4° opheffing punt 12.7*

Artikel 12.7 van het huidige reglement van de wegbeheerder bepaalt dat het verkeersbord F23a (wegnummer voor gewone wegen) centraal boven de groep wegwijzers moet worden geplaatst. Een dergelijke bepaling bestaat niet voor de wegnummers van autosnelwegen (F33b), internationale wegen (F33c) of ringwegen (F23d).

Vermits dit bovendien een ingewikkelde (en duurdere) opstelling vereist op het terrein en in de praktijk vaak niet toegepast wordt, is het aangewezen deze bepaling te schrappen.

Door de opheffing kan het bord F23a immers aan dezelfde steun als de wegwijzers worden vastgehecht.

### *5° toevoeging punt 7° in punt 12.8*

De huidige omschrijving van de aanduidingen die op de voorwegwijzers F25 en F27 mogen worden aangebracht zijn zeer beperkt. Buiten de klassieke bestemmingen van steden en gemeenten mogen enkel de aanduidingen zoals voorzien bij de verkeersborden F33a tot F35 worden aangebracht.

Nochtans verantwoordt tal van situaties uit de praktijk een ruimere aanduidingsmogelijkheid. Zo is het met het oog op anticiperend rijgedrag in hoofde van de weggebruiker verantwoord dat verbodsborden, gebodsborden en een aantal aanwijzingsborden (F5 (begin autosnelweg), F9 (begin autoweg) en het bord F117 (begin lage emissiezone)) op de pijlen aangeduid op de borden F25 en F27 kunnen worden aangebracht.

Het tekstvoorstel komt tegemoet aan deze lacune.

Ook al is de aanduiding louter indicatief, de wegbeheerder moet in het achterhoofd houden dat er een maximum aan informatie is die de weggebruiker kan bevatten.

### *6° wijziging eerste lid van punt 12.13ter*

Deze wijziging verruimt het toepassingsgebied van het verkeersbord F50bis.

Op heden is het toepassingsgebied beperkt tot de situatie waarbij de bestuurder die van richting verandert onvoldoende zicht heeft op de (tweewielige brom)fietsers en voetgangers die aan het kruispunt de rijbaan oversteken.

Thans wordt dit omschreven als “onvoldoende zicht of duidelijkheid hebben over de rijbewegingen”. Een bord F50bis zou dan zijn nut kunnen hebben in situaties waarbij bestuurders de fietsers wel kunnen zien, maar niet kunnen voorzien welke richting die weggebruiker op het kruispunt zal inslaan (bv. bij afwezigheid van oversteekmarkeringen ter zake).

#### *7° en 8° wijziging tweede en derde lid van punt 12.13ter*

Er wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om in het tweede en derde lid een spellingsfout in de bestaande tekst recht te zetten: “reproductie(s)” in plaats van “reproduktie(s)”.

#### *9° opheffing punt 12.22bis*

Deze wijziging heft de plaatsingsvoorwaarden op van het bord F98 (vluchthaven). Het gebruik van het bord F98 tot vluchthavens is momenteel beperkt tot tunnels.

De aanduiding van vluchthavens op autosnelwegen komen voor dit verkeersbord dus niet in aanmerking, wat onlogisch is, gezien ze dezelfde functie hebben als de vluchthavens in tunnels: een plaats waar men zijn voertuig bij pech kan opstellen.

Het louter schrappen van de woorden “in de tunnel” zou resulteren in een bepaling die geen meerwaarde biedt t.o.v. de betekenis van het verkeersbord in het verkeersreglement (“*Dit verkeersbord duidt de plaats aan waar de vluchthavens zich bevinden.*”). Ook het tweede lid van deze bepaling – m.b.t. de brandblusapparaten en de nood telefoons gesignaleerd door een onderbord – is overbodig gelet op hetgeen is voorzien in het verkeersreglement. Deze bepaling kan dan ook integraal geschrapt worden.

#### *10° opheffing punt 12.26*

Deze wijziging heft de plaatsingsvoorwaarden op van de borden F107 en F109 (toelating/einde toelating om links in te halen voor bestuurders van voertuigen en slepen gebruikt voor het vervoer van zaken met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton). Gezien deze borden in het verkeersreglement werden opgeheven, zijn hierover geen specifiek bepalingen meer vereist.

#### Artikel 6 *nieuw punt 14.7*

In het nieuwe punt 14.7 worden de afmetingen van de spitstrookmarkering, zoals voorzien in artikel 72.7 van het verkeersreglement, bepaald.

#### Artikel 7 *de bijlage m.b.t. verkeerslichten*

In bijlage 1 bij het reglement van de wegbeheerder worden thans ook de nieuwe verkeerslichten opgenomen.